

巻頭言 ■ パークウェイと道楽都市 出雲市長 岩國 哲人 1

随筆 ■ 美しい道路 楽しい道路 吉井 一弥 3

高速道路の料金と制度 — 道路行政にひとこと — NHK解説主幹 横島 庄治 5

### 特集 / 道路構造令等の改正

道路構造令等の一部を改正する政令について 道路局路政課課長補佐 木下 慎哉 7

### 特集 / 道路交通管理に関する最近の話題

車両制限令の改正について 道路局道路交通管理課課長補佐 小林 浩史 18

路上放置車両問題への取り組み状況 道路局道路交通管理課課長補佐 小林 浩史 26

交通事故総合分析センターの概要と活動 財団法人交通事故総合分析センター常務理事 田尻 文宏 34

VICSデモ実験開催される 道路局道路交通管理課道路交通情報係長 谷村 昌史 41

財団法人駐車場整備推進機構の概要 財団法人駐車場整備推進機構事務局 44

最近の道路管理の傾向と対策等 建設省青森工事事務所道路管理第一課長 山口 新一 48

阪神高速湾岸線 出島〜泉大津間開通について 阪神高速道路公団総務部総務課 55

### シリーズ / あの道 この道

人・自然に優しく美しい道路空間の創造 中部地方建設局岐阜国道工事事務所調査課 60

豊かな自然と出合うみち 山形県土木部道路維持課長 富樫 英 64

◆時・時・時… 70

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

# 道路構造令等の一部を改正する

## 政令について

建設省道路局路政課課長補佐 木下 慎哉

### はじめに

道路の新設・改築を行う際の最も基本的な構造基準である道路構造令は、昭和四五年に全面改正を行い、昭和五七年に一部改正を行ったものの、その基本的な構成は当時のままとなっている。その後、自動車社会の進展に伴い、交通渋滞、交通事故、環境問題などへの対応が喫緊の課題となってきた。さらに、生活の豊かさを求める動き、良好な環境の創造、高齢化、国際化、一極集中の是正、物流の高度化など、新たな社会変化に対応する必要も生じてきているところである。

このため、建設大臣は平成五年一月二十六日、「二一世紀に向けた新たな道路構造のあり方」を道路審議会に諮問し、それを受け、道路審議会では

は平成五年一月以降、六回にわたる審議を重ね、平成五年七月二三日、「二一世紀に向けた新たな道路構造のあり方」についての中間答申をとりまとめた。

中間答申では、「人間の復権、良好な環境の創造」のために高齢者、障害者などの様々な歩行者等の行動、地域や施設特性に応じた幅員、たまり空間の充実などが、物流の高度化への対応のために車両総重量の制限の緩和などが提唱された。

この中間答申を受け、道路構造令、車両制限令、道路法施行令等を改正するため、「道路構造令等の一部を改正する政令」（平成五年政令第三百七十五号）が平成五年一月二五日に公布され、同日施行された。

車両制限令の改正については、特集／道路交通

管理に関する最近の話題について「車両制限令の改正について」（P 18）において、詳細にとりあげられるため、ここでは主として道路構造令及び道路法施行令の改正について紹介する。

### 一 道路構造令の改正

- 1 歩道等の最小幅員の拡大等について（第二〇条第二項、第一〇条の二第二項及び第三項、第二一条第三項及び第四項、第三九条第一項、第四〇条第一項関係）

本改正前の道路構造令の自転車歩行者道、歩道、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路の最小幅員は、道路の種級区別に想定すべき人と自転車の交通状況の組合せを設定し、人と自転車の幅員の諸元（それぞれ原則〇・七五m、一m）を乗じ

て決定されていた。

この際、自転車歩行者道及び歩道については、①自転車及び歩行者の交通量が少ない箇所、②長さ五〇メートル以上の橋若しくは高架の道路、③トンネル、のいずれかの場合は、経済性等を考慮し最小幅員を縮小することができる特例が存在した。

また、自転車道についても、長さ一〇〇メートル以上のトンネルに関し、同様の最小幅員の縮小特例が存在した。

これについて、今般、次の二つの観点からの改正を行った。

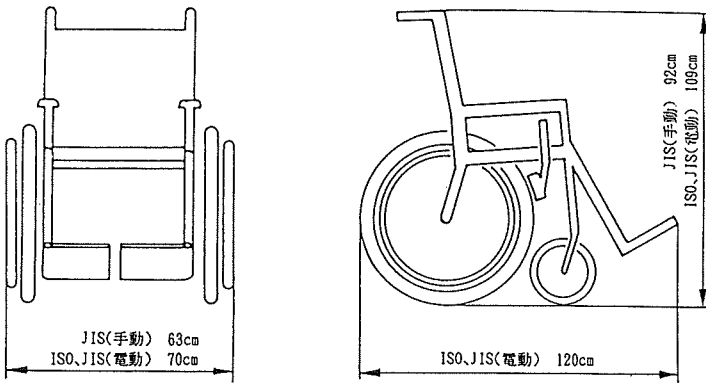
(1) 自転車及び歩行者の通行に当たつての安全性、円滑性向上の要請の高まり、用地費の高騰及び技術の進歩による橋等の建設コストの相対的減少に対応して、自転車歩行者道、歩道について、先に述べた②（長さ五〇メートル以上の橋若しくは高架の道路）及び③（トンネル）の場合の最小幅員の縮小特例を廃止した。

また、同様の理由から、自転車道についての長さ一〇〇メートル以上のトンネルに係る最小幅員の縮小特例を廃止した。

(2) 身体障害者用の車いす等を含む様々な歩行者の安全かつ円滑な通行に対応した道路構造とするため、自転車歩行者道、歩道、自転車

専用道路、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路について、車いすのすれちがいを前提とした最小幅員を確保することとした。この結果、車いす利用者以外の様々な歩行者の安全かつ円滑な通行に必要な幅の確保にも資することとなる。（図1、表1参照）

(1) 車いすの最大寸法（ISO、JISの規格）



出典：ISO 7193、JIS T9201-1987、JIS T9203-1987  
ISO；国際標準化機構（International Organization for Standardization）  
ISO規格は、手動および電動車いす利用者の85%をカバーしている。

(2) 車いすの移動に必要な空間  
①単路部の通行時に必要な空間

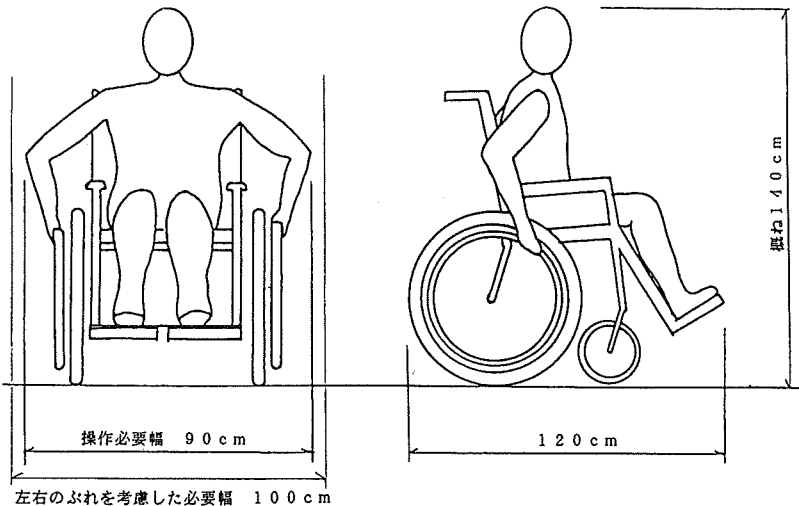


図1 身体障害者用車いすの諸元

表1 想定される利用者の組み合わせと最低幅員の変更

|                          | 自転車歩行者道  | 歩道  |
|--------------------------|--|---|
| 第4種<br>第1級<br>第2級        | <p>歩行者@2 + 自転車@2 = 3.5 m</p> <p>自転車@2 + 車椅子@2 = 4 m</p>  | <p>歩行者@4 = 3 m</p> <p>歩行者@2 + 車椅子@2 = 3.5 m</p>     |
| 第4種<br>第1級<br>(特例値)      | <p>歩行者@1 + 自転車@2 = 2.75 m</p> <p>自転車@1 + 車椅子@2 = 3 m</p> | <p>歩行者@3 = 2.25 m</p> <p>歩行者@1 + 車椅子@2 = 2.75 m</p> |
| 第4種<br>第2級<br>(特例値)      | <p>自転車@2 = 2 m</p> <p>自転車@1 + 車椅子@2 = 3 m</p>            | <p>歩行者@2 = 1.5 m</p> <p>車椅子@2 = 2 m</p>             |
| 第3種<br>第4種<br>第3級<br>第4級 | <p>自転車@2 = 2 m</p> <p>自転車@1 + 車椅子@2 = 3 m</p>            | <p>歩行者@2 = 1.5 m</p> <p>車椅子@2 = 2 m</p>             |
| (特例値)                    | <p>自転車@2 = 1.5 m</p> <p>→ 削除</p>                         | <p>歩行者@2 = 1 m</p> <p>→ 削除</p>                      |

※この表は改正の代表的なパターンであり、すべてのパターンを示したものではない。

前述のとおり、(1)及び(2)の観点から見直しを行った結果、自転車歩行者道、歩道、自転車道、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路の最小幅員を、表2のとおり改正した。

また、自転車歩行者道及び歩道の幅員については、後述するベンチ又はその上屋を設ける場合に

あつては、ベンチ、上屋の標準的な最低規格を勘案し、上屋を設ける場合にあっては2m以上、ベンチを設ける場合にあっては1m、それぞれ最小幅員を嵩上げすることとした。

なお、今回改正が行われなかった第三八条については、解釈が変更されるものではなく、従来通

り、「道路の交通に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合」等においては、道路構造令の規定による基準によらないことができるものである。

### 自転車歩行者道の最小幅員

[改正前]

|          |     | 標準  | 自転車及び歩行者が少ない又は50m以上の橋等の道路 | トンネル |
|----------|-----|-----|---------------------------|------|
| 第3種(地方部) |     | 2   | 1.5                       | 1.5  |
| 第4種(都市部) | 第1級 | 3.5 | 2.75                      | 2    |
|          | 第2級 |     | 2                         |      |
|          | 第3級 | 2   | 1.5                       | 1.5  |
|          | 第4級 |     |                           |      |

[改正後]

(単位:m)

|          |     | 標準 | 自転車及び歩行者が少ない道路 |
|----------|-----|----|----------------|
| 第3種(地方部) |     | 3  | —              |
| 第4種(都市部) | 第1級 | 4  | 3              |
|          | 第2級 |    |                |
|          | 第3級 | 3  | —              |
|          | 第4級 |    |                |

→

### 歩道の最小幅員

[改正前]

|          |     | 標準  | 歩行者が少ない又は50m以上の橋等の道路 | トンネル |
|----------|-----|-----|----------------------|------|
| 第3種(地方部) |     | 1.5 | 1                    | 1    |
| 第4種(都市部) | 第1級 | 3   | 2.25                 | 1.5  |
|          | 第2級 |     | 1.5                  |      |
|          | 第3級 | 1.5 | 1                    | 1    |
|          | 第4級 |     |                      |      |

[改正後]

(単位:m)

|          |     | 標準  | 歩行者が少ない道路 |
|----------|-----|-----|-----------|
| 第3種(地方部) |     | 2   | —         |
| 第4種(都市部) | 第1級 | 3.5 | 2.75      |
|          | 第2級 |     | 2         |
|          | 第3級 | 2   | —         |
|          | 第4級 |     |           |

→

### 自転車道の幅員

[改正前]

|      | 標準 | 特例値 | 100m以上のトンネル |
|------|----|-----|-------------|
| 自転車道 | 2  | 1.5 | 1           |

[改正後]

(単位:m)

|      | 標準 | 特例値 | 100m以上のトンネル |
|------|----|-----|-------------|
| 自転車道 | 2  | 1.5 | —           |

→

### 自転車歩行者専用道路の最小幅員

[改正前]

|            | 標準 | 特例値 |
|------------|----|-----|
| 自転車歩行者専用道路 | 3  | 2.5 |

[改正後]

(単位:m)

|            | 標準 | 特例値 |
|------------|----|-----|
| 自転車歩行者専用道路 | 4  | —   |

→

### 歩行者専用道路の最小幅員

[改正前]

|         | 標準  | 特例値 |
|---------|-----|-----|
| 歩行者専用道路 | 1.5 | 1   |

[改正後]

(単位:m)

|         | 標準 | 特例値 |
|---------|----|-----|
| 歩行者専用道路 | 2  | —   |

→

## 2 歩行者滞留スペースについて（第二条の二関係）

歩道等の幅については、道路の種級区分等に応じて必要な値を確保すべきものとされているが、こうした一律の基準の下で、次のような事態に的確に対応することができず、安全かつ円滑な歩行者等の交通の確保に現に支障を生じていた。

(1) 相当数の横断歩行者が存する交差点等において、信号待ちをする者が歩道等の上に多数滞留し、通過交通を妨げる場合。

(2) 利用者の多い乗合自動車停車場等において、バス等を待つ者が歩道等の上に多数滞留し、通過交通を妨げる場合。

このような場合に、歩行者の滞留に起因する障害を発生させないようにするため、歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合において、主として歩行者の滞留の用に供する歩道等の部分を設けるものとした。（図2参照）

なお、滞留交通は、あくまでも歩道等の利用者が、歩行の過程で歩道等から出ることなく一時的に立ち止まったものに過ぎず、歩行者交通としての本質に何ら変化はないことから、滞留交通のためのスペースも、歩道の部分として設けられるべきものである。

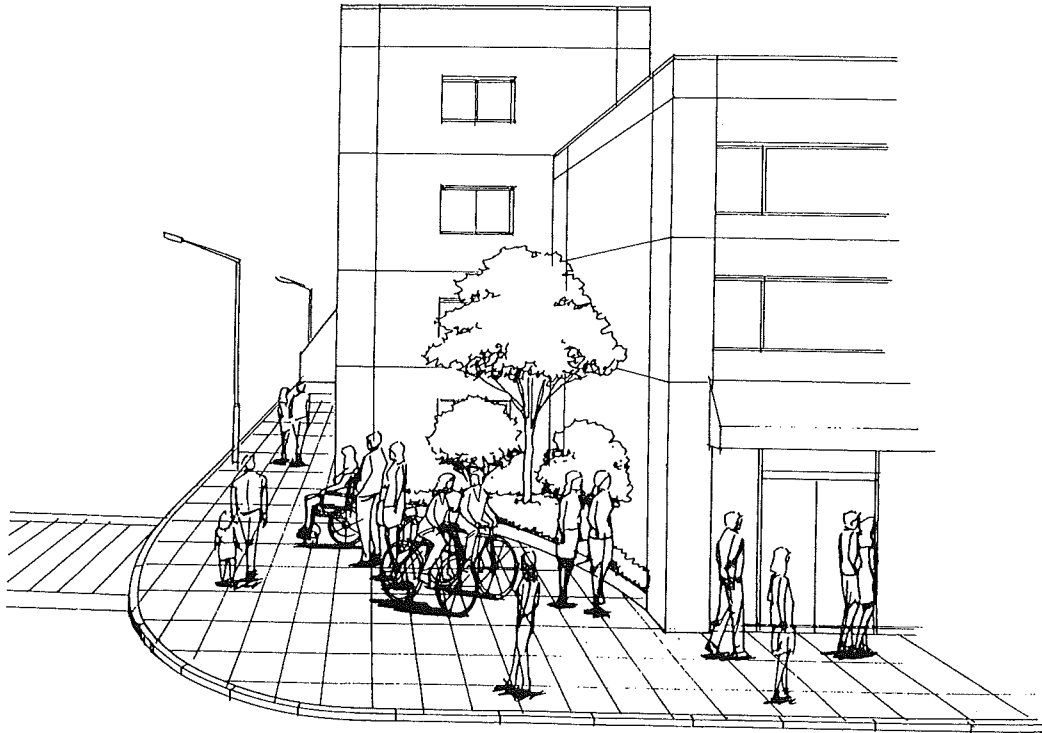


図2 歩行者の滞留の用に供する部分のイメージ図

（交差点における信号待ちで歩行者が滞留する箇所）

### 3 橋、高架の道路等の設計自動車荷重の見直し (第三五条第二項関係)

車両の大型化に対応するため、橋、高架の道路等の設計自動車荷重を二五トン（現行二〇トン又は一四トン）に引き上げ、大型の自動車の交通の状況を勘案して、安全な交通を確保することができるとする構造とした。

改正後の道路構造令第三五条第二項においては、  
(1) 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路は、その設計に用いる設計自動車荷重を二五トンとし、

(2) 当該橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路における大型の自動車の交通の状況を勘案して、安全な交通を確保することができる構造とするものとする

こととしているが、これは、(1)においておよそ橋等は二五トン車が安全に通行できることを旨として設計すべき旨を規定するとともに、(2)において具体的にどのような強度で設計するかは、それぞれの橋等に係る大型車の通行状況に応じて決定する旨規定したものである。

### 4 経過措置（附則関係）

一般に、新たに法令を制定し、又は既存の法令を改廃する場合に、従来の秩序が新しい秩序に円滑に移行するように配慮する必要があるれば、従来の

秩序をある程度容認し、新しい秩序の設置に暫定的な特例を設ける等の経過的な措置が定められることとなる。今回の道路構造令の改正は、近年の

道路交通をめぐる経済社会情勢の変化に対応して、安全かつ円滑な交通の確保を図るために必要な改正を行うものであり、新基準への速やかな移行が要請されるものであるが、改正前の基準を前提として既に工事に着手しているものについても、新基準に基づき再度設計を見直して工事をやり直すこととするのは、工事開始時点で予測可能性がなかったことや、二重の投資となり国民経済上も問題があること等から、妥当性を欠くものと考えられる。

したがって、本政令の施行の際に、現に新設、改築の工事中の道路については、改正後の規定に適合しない部分がある場合でも、昭和五七年の道路構造令の一部改正時と同様、当該部分については改正後の規定は適用しないこととした。

#### 二 道路法施行令の改正

(ベンチ又はその上屋の道路の附属物への追加)  
(第三四条の三第二号関係)

近年、ゆとりある質の高い道路の整備を行うことが要請され、また、高齢化、障害者の社会参加の進展に伴い、高齢者、障害者を含めた歩行者が道路を安全かつ円滑に通行できるようにすること

が喫緊の課題となっていることを踏まえ、例えば以下のような場合を想定して、ベンチを道路の附属物とすることとした。

(1) 近年、高齢化社会の進展、身体障害者の社会参加の増大等により、歩行者が目的地に着くまでの歩行中に休憩する必要がある場合が増加している。このため、病院、福祉施設等と駅等との間などにおいて、歩行者が休憩できるような施設を設置する必要がある。

(2) 国民の生活様式の変化に伴い、道路の利用形態の多様化が進展し、散歩、ジョギングなど単なる目的地への移動のみを目的とするのではない利用形態も一般化しつつある。このため、繁華街、住宅街等において、これらの利用形態にも適切に対応できる施設を設置する必要がある。

(3) 特に高齢者等の地域内交通はバスと歩行を組み合わせたものが一般的となっており、バスと歩行との接続点を適切に整備していくことが、こうした交通形態の円滑化にも資することとなる。このため、バス待ちの歩行者が多い道路においては、そのための施設を設置する必要がある。

また、道路上の露天に設置されたベンチは、降雨時、降雪時においては水に濡れることにより使用不可能となるため、その機能が阻害される。そ

ここで、降雨時においてもベンチの機能を保ち、安全かつ円滑な通行を常時安定的に確保するために、雨よけ、雪よけのための当該ベンチの上屋の設置が必要となる場合があるため、ベンチに附属して設けられる上屋（柱上に屋根をかけて差し出した仮屋）も道路の附属物とすることとした。

ベンチ又はその上屋については、「道路管理者の設けるもの」のみが道路の附属物となる。これは、道路の附属物たる「ベンチ又はその上屋」は、単にバス事業者等の要請により設置されるのではなく、道路管理者が道路の管理上必要であると自ら判断し、整備するものであるからである。

なお、道路の附属物として設置される以上、これらは固定されたものであることは当然である。また、従来より、ベンチ、上屋は地方公共団体、バス事業者等により占用物件としても設置されていたが、今回の改正により、占用物件としての設置が妨げられるものではない。

### 三 車両制限令の改正

詳細には、特集／道路交通管理に関する最近の話題について「車両制限令の改正について」（P18）においてとりあげられるので、ここでは、概要のみ紹介する。

#### 1 車両の総重量等の最高限度の引上げ（第三条第一項関係）

高速自動車国道又は道路管理者が指定する道路を通行する車両について、車両の総重量の最高限度（現行一律二〇トン）を車両の長さ及び軸距に応じ最大二五トンに引き上げた。

#### 2 車両の総重量等の最高限度の特例の拡大（第三条第二項関係）

(1) 車両の総重量の最高限度の特例の対象となるセミトレーラ連結車の種類（従来バン型、コンテナ用に限定）に、タンク型、幌枠型、自動車運搬用を追加するとともに、当該特例の対象に同種のフルトレーラ連結車を追加した。

(2) 高速自動車国道を通行するセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車の総重量の最高限度の特例を軸距に応じ最大三六トン（現行軸距等に応じ最大三四トン）に引き上げるとともに、フルトレーラ連結車について、長さの最高限度を一八メートルに引き上げた。

#### 四 その他

以上紹介したもののほかにも、所要の改正を行った。

#### おわりに

今回の改正は、取り急ぎ対応すべき課題について改正したものであり、今後道路審議会の最終答申（平成五年度末予定）を得て、道路構造基準の体系的な見直しが行われる予定である。一般の改正が二一世紀に向けて質の高い道路ストックが形成される一助となれば幸いである。



道路構造令等の一部を改正する政令案新旧対照条文

○道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）（抄）（傍線部分は改正部分）

改正案 現行

（自転車道）  
 第十條 略  
 2 自転車道の幅員は、二メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。

（自転車道）  
 第十條 略  
 2 自転車道の幅員は、二メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一・五メートル（長さ百メートル以上のトンネルにあつては、一メートル）まで縮小することができる。

（自転車歩行者道）  
 第十條の二 略  
 2 自転車歩行者道の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の自転車歩行者道の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、自転車及び歩行者の交通量が少ない箇所については、同表の自転車歩行者道の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

（自転車歩行者道）  
 第十條の二 略  
 2 自転車歩行者道の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の自転車歩行者道の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、自転車及び歩行者の交通量が少ない箇所（トンネルを除く。）又は長さ五十メートル以上の橋若しくは高架の道路については同表の自転車歩行者道の幅員の欄の中欄に掲げる値まで、トンネルについては同表の自転車歩行者道の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

|     |     |                    |   |   |   |
|-----|-----|--------------------|---|---|---|
| 区   | 分   | 自転車歩行者道の幅員（単位メートル） |   |   |   |
|     |     | 第三種                | 二 | 三 | 三 |
| 第四種 | 第一級 | 三                  | 四 | 三 |   |
|     | 第二級 |                    |   |   |   |
|     | 第三級 | 三                  | 三 |   |   |
|     | 第四級 |                    |   |   |   |

|     |     |                    |   |   |   |
|-----|-----|--------------------|---|---|---|
| 区   | 分   | 自転車歩行者道の幅員（単位メートル） |   |   |   |
|     |     | 第三種                | 二 | 二 | 二 |
| 第四種 | 第一級 | 二                  | 二 | 二 |   |
|     | 第二級 |                    |   |   |   |
|     | 第三級 | 二                  | 二 |   |   |
|     | 第四級 |                    |   |   |   |

3 路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項の表の自転車歩行者道の幅員の欄に掲げる値にベンチの上屋を設ける場合にあつては「メートル、並木を設ける場にあつては、一・五メートル、ベンチを設ける場合にあつては「メートル、その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項の表の自転車歩行者道の幅員の欄に掲げる値に並木を設ける場合にあつては「一・五メートル、その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

第十條 略  
 2 略  
 3 歩道の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の歩道の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、歩行者の交通量が少ない箇所については、同表の歩道の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

第十條 略  
 2 略  
 3 歩道の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の歩道の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、歩行者の交通量が少ない箇所（トンネルを除く。）又は長さ五十メートル以上の橋若しくは高架の道路については同表の歩道の幅員の欄の中欄に掲げる値まで、トンネルについては同表の歩道の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

|     |     |               |   |   |   |
|-----|-----|---------------|---|---|---|
| 区   | 分   | 歩道の幅員（単位メートル） |   |   |   |
|     |     | 第三種           | 二 | 二 | 二 |
| 第四種 | 第一級 | 二             | 二 | 二 |   |
|     | 第二級 |               |   |   |   |
|     | 第三級 | 二             | 二 |   |   |
|     | 第四級 |               |   |   |   |

|     |     |               |   |   |   |
|-----|-----|---------------|---|---|---|
| 区   | 分   | 歩道の幅員（単位メートル） |   |   |   |
|     |     | 第三種           | 一 | 一 | 一 |
| 第四種 | 第一級 | 一             | 一 | 一 |   |
|     | 第二級 |               |   |   |   |
|     | 第三級 | 一             | 一 |   |   |
|     | 第四級 |               |   |   |   |

4 路上施設を設ける歩道の幅員については、前項の表の歩道の幅員の欄に掲げる値にベンチの上屋を設ける場合にあつては「メートル、並木を設ける場合にあつては「一・五メートル、ベンチを設ける場合にあつては「メートル、その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を

4 路上施設を設ける歩道の幅員については、前項の表の歩道の幅員の欄に掲げる値に並木を設ける場合にあつては「一・五メートル、その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあつては、地形の状況そ

適用するものとする。ただし、第二種第五級又は第四種第四級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

5 略

(歩行者の滞留の用に供する部分)  
第十一條の一 歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路には、横断歩道、乗合自動車停車所等に係る歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

第十一條の三 略

第十一條の四 略

(橋、高架の道路等)  
第三十五條 略  
2 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路は、その設計に用いる設計自動車荷重を二十五トンとし、当該橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路における大型の自動車の交通の状況を勘案して、安全な交通を確保することができる構造とするものとする。

3 略

(区分が変更する道路の特例)  
第三十七條 一般国道の区域を変更し、当該変更に係る部分を都道府県道若しくは市町村道とする計画がある場合又は都道府県道の区域を変更し、当該変更に係る部分を市町村道とする計画がある場合において、当該部分を当該他の道路とすることにより第三條の規定による区分が変更することとなるときは、第四條、第五條、第六條第一項、第三項及び第五項、第七條第一項、第八條第二項から第五項まで、第七項、第八項及び第十項、第九條第一項、第十條第一項、第十條の二、第十一條、第十二條の三第一項、第十二條、第十三條第一項、第十六條、第十七條、第十八條第一項、第二十條、第二十二條第二項、第二十七條第三項並びに第三十條の規定の適用については、当該変更後の区分を当該部分の区分とみなす。

他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

5 略

(歩行者専用道路)  
第三十九條 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の幅員は三メートル以上とし、  
自単歩行者専用道路の幅員は四メートル以上とするものとする。ただし、自転車専用道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二・五メートルまで縮小することができる。

第十一條の二 略

(橋、高架の道路等)  
第三十五條 略  
2 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路の設計に用いる設計自動車荷重は、第一種、第二種、第三種、第四級及び第五級を除く。又は第四種(第四級を除く。)の道路にあつては二十トン、その他の道路にあつては当該道路の自動車の交通の状況に応じ、二十トン又は十四トンとするものとする。

3 略

(区分が変更する道路の特例)  
第三十七條 一般国道の区域を変更し、当該変更に係る部分を都道府県道若しくは市町村道とする計画がある場合又は都道府県道の区域を変更し、当該変更に係る部分を市町村道とする計画がある場合において、当該部分を当該他の道路とすることにより第三條の規定による区分が変更することとなるときは、第四條、第五條、第六條第一項、第三項及び第五項、第七條第一項、第八條第二項から第五項まで、第七項、第八項及び第十項、第九條第一項、第十條第一項、第十條の二、第十一條、第十二條の三第一項、第十二條、第十三條第一項、第十六條、第十七條、第十八條第一項、第二十條、第二十二條第二項、第二十七條第三項、第三十條並びに第三十五條第二項の規定の適用については、当該変更後の区分を当該部分の区分とみなす。

(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)  
第三十九條 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の幅員は三メートル以上とし、  
自単歩行者専用道路の幅員は四メートル以上とするものとする。ただし、自転車専用道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二・五メートルまで縮小することができる。

2~5 略

6 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路については、第三條から第三十七條まで及び前條第一項の規定(自転車歩行者専用道路にあつては、第一條の二を除く。)は、適用しない。

(歩行者専用道路)  
第四十條 歩行者専用道路の幅員は、当該道路の存する地域及び歩行者の交通の状況を勘案して、二メートル以上とするものとする。

2~4 略  
5 歩行者専用道路については、第三條から第十一條まで、第十一條の三から第三十七條まで及び第三十八條第一項の規定は、適用しない。

(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)  
第三十九條 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の幅員は三メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二・五メートルまで縮小することができる。

2~5 略

6 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路については、第三條から第三十七條まで及び前條第一項の規定は、適用しない。

(歩行者専用道路)  
第四十條 歩行者専用道路の幅員は、当該道路の存する地域及び歩行者の交通の状況を勘案して、一・五メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一メートルまで縮小することができる。

2~4 略  
5 歩行者専用道路については、第三條から第三十七條まで及び第三十八條第一項の規定は、適用しない。

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

| 改 正 案   | 現 行   |
|---|---|
| <p>(車両の通行の禁止)</p> <p>第十九条の十二 道路管理者は、次に掲げる危険物を積載する車両の水底トンネルの通行を禁止することができる。</p> <p>一 二略</p> <p>三 毒物及び劇物取締法(昭和二十五年法律第二百三十三号)第二条第一項に規定する毒物(以下この条及び次条において「毒物」という。)又は同法第二条第二項に規定する劇物(次条において「劇物」という。)のうち次に掲げるもの</p> <p>イ ハ 略</p> <p>ニ ホスゲン</p> <p>ホ 略</p> <p>四 毒物以外の物品で、チオホスゲンその他これと同程度以上の毒性を有するもの</p> <p>(道路の附属物)</p> <p>第三十四条の三 法第一条第二項第八号に規定する政令で定める道路の附属物は、次に掲げるものとする。</p> <p>一 略</p> <p>二 ベンチ又はその上屋で道路管理者の設けるもの</p> <p>三 略</p> <p>四 略</p> <p>五 略</p> <p>六 略</p> <p>七 略</p> <p>(権限の委任)</p> <p>第二十九条 法及び法に基づく政令に規定する建設大臣の権限のうち次に掲げるものは、地方建設局長及び北海道開発局長に委任する。ただし、法第十二条第二項の規定により都道府県知事又は指定市の長に行わせる指定区間内の国道の管理については、この限りでない。</p> <p>一 二十八 略</p> <p>二 十八の二 車両制限令第三条第一項第一号イの規定により道路を指定すること。</p> <p>二十九 三十一 略</p> | <p>(車両の通行の禁止)</p> <p>第十九条の十二 道路管理者は、次に掲げる危険物を積載する車両の水底トンネルの通行を禁止することができる。</p> <p>一 二略</p> <p>三 毒物及び劇物取締法(昭和二十五年法律第二百三十三号)第二条第一項に規定する毒物(以下この条及び次条において「毒物」という。)又は同法第二条第二項に規定する劇物(次条において「劇物」という。)のうち次に掲げるもの</p> <p>イ ハ 略</p> <p>ニ クロロピニルジクロルアルシン(ルイサイト)</p> <p>ホ 略</p> <p>四 毒物以外の物品で、チオホスゲン、ホスゲンその他これと同程度以上の毒性を有するもの</p> <p>(道路の附属物)</p> <p>第三十四条の三 法第一条第二項第八号に規定する政令で定める道路の附属物は、次の各号に掲げるものとする。</p> <p>一 略</p> <p>二 略</p> <p>三 略</p> <p>四 略</p> <p>五 略</p> <p>六 略</p> <p>(権限の委任)</p> <p>第二十九条 法及び法に基づく政令に規定する建設大臣の権限のうち次に掲げるものは、地方建設局長及び北海道開発局長に委任する。ただし、法第十三条第一項の規定により都道府県知事又は指定市の長に行わせる指定区間内の国道の管理については、この限りでない。</p> <p>一 二十八 略</p> <p>二十九 三十一 略</p> |

○車両制限令(昭和三十六年政令第二百六十五号) (抄) (傍線部分は改正部分)

| 改 正 案   | 現 行   |
|---|---|
| <p>(定義)</p> <p>第二条 この政令において、次の各号に掲げる用語の定義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。</p> <p>一 車両 法第二条第五項に規定する車両(人が乗車し、又は貨物が積載されている場合にあつてはその状態におけるものをい)、他の車両をけん引している場合にあつては当該けん引されている車両を含む。)をいう。</p> <p>二 略</p> <p>三 歩道 専ら歩行者の通行の用に供されている道路の部分を用い。</p> <p>四 自転車道 専ら自転車の通行の用に供されている道路の部分を用い。</p> <p>五 自転車歩行者道 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供されている道路の部分を用い。</p> <p>六 車道 専ら車両及び無軌条電車以外の軌道車の通行の用に供されている道路の部分(自転車道を除く。)又は歩道、自転車道若しくは自転車歩行者道のいずれをも有しない道路(自動車のみ一般交通の用に供されている道路を除く。)の一般通行の用に供されている部分を用い。</p> <p>七 略</p> <p>(車両の幅等の最高限度)</p> <p>第三条 法第四十七条第一項の車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、次のとおりとする。</p> <p>一 略</p> <p>二 重量 次に掲げる値</p> <p>イ 総重量 高速自動車国道又は道路管理者が道路の構造の安全及び交通の危険の防止上支障がないと認め指定した道路を通行する車両にあつては二十五トン以下で車両の長さ及び軸距に応じて当該車両の通行により道路に生ずる応力を勘案して建設省令で定める値、その他の道路を通行する車両にあつては二十トン</p> <p>ロ 略</p> <p>ハ 隣り合う車軸に係る軸重の合計 隣り合う車軸に係る軸距が一・八メートル未満である場合にあつては</p> | <p>(定義)</p> <p>第二条 この政令において、次の各号に掲げる用語の定義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。</p> <p>一 車両 法第二条第三項に規定する車両(人が乗車し、又は貨物が積載されている場合にあつてはその状態におけるものをい)、他の車両を牽引している場合にあつては当該牽引されている車両を含む。)をいう。</p> <p>二 略</p> <p>三 歩道 もっぱら歩行者の通行の用に供されている道路の部分を用い。</p> <p>四 自転車道 もっぱら自転車の通行の用に供されている道路の部分を用い。</p> <p>五 自転車歩行者道 もっぱら自転車及び歩行者の通行の用に供されている道路の部分を用い。</p> <p>六 車道 もっぱら車両及び無軌条電車以外の軌道車の通行の用に供されている道路の部分(自転車道を除く。)又は歩道、自転車道若しくは自転車歩行者道のいずれをも有しない道路(自動車のみ一般交通の用に供されている道路を除く。)の一般通行の用に供されている部分を用い。</p> <p>七 略</p> <p>(車両の幅等の最高限度)</p> <p>第三条 法第四十七条第一項の車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、次のとおりとする。</p> <p>一 略</p> <p>二 重量 次に掲げる値</p> <p>イ 総重量 二十トン</p> <p>ロ 略</p> |

は十八トン（隣り合う車軸に係る軸距が一・三メートル以上であり、かつ、当該隣り合う車軸に係る軸重がいずれも九・五トン以下である場合にあつては十九トン）、一・八メートル以上である場合にあつては二十トン

二 略

三 五 略

2 バン型のセミトレーラ連結車（自動車と前車軸を有しない被けん引車の結合体であつて、被けん引車の一部が自動車に載せられ、かつ、被けん引車及びその積載物の重量の相当部分が自動車によつて支えられるものをいう。以下同じ。）及びコンテナ用のセミトレーラ連結車の積載物の重量の最高限度は、前項の規定にかかわらず、高速自動車国道を通行するものにあつては三十四トン以下、その他の道路を通行するものにあつては二十七トン以下である。この場合、積載物の重量が自動車によつて支えられるものをいう。以下同じ。）及びコンテナ用のセミトレーラ連結車の積載物の重量の最高限度は、前項の規定にかかわらず、高速自動車国道を通行するものにあつては三十四トン以下、その他の道路を通行するものにあつては二十七トン以下である。この場合、積載物の重量が自動車によつて支えられるものをいう。以下同じ。）

3 高速自動車国道を通行するセミトレーラ連結車又はフルトレーラ連結車で、その積載する貨物が被けん引車の車体の前方又は後方にはみ出していないものの長さの最高限度は、第一項の規定にかかわらず、セミトレーラ連結車にあつては十六・五メートル、フルトレーラ連結車にあつては十八メートルとする。

八 略

三 五 略

2 バン型のセミトレーラ連結車（自動車と前車軸を有しない被けん引車の結合体であつて、被けん引車の一部が自動車に載せられ、かつ、被けん引車及びその積載物の重量の相当部分が自動車によつて支えられるものをいう。以下同じ。）及びコンテナ用のセミトレーラ連結車の積載物の重量の最高限度は、前項の規定にかかわらず、高速自動車国道を通行するものにあつては三十四トン以下、その他の道路を通行するものにあつては二十七トン以下である。この場合、積載物の重量が自動車によつて支えられるものをいう。以下同じ。）

3 高速自動車国道を通行するセミトレーラ連結車で、その積載する貨物が被けん引車の車体の前方又は後方にはみ出していないものの長さの最高限度は、第一項の規定にかかわらず、十六・五メートルとする。

○道路整備特別措置法施行令（昭和三十一年政令第三百十九号）（抄）（傍線部分は改正部分）

| 改 正 案  | 現 行   |
|--|---|
| （車両制限令の規定の適用についての読替規定）<br>第八条 法第三十条第一項の規定による車両制限令（昭和三十六年政令第二百六十五号）の規定の適用については、同令第三号第一項第二号イ、第五号第一項及び第三項、第六号第一項、第七号並びに第十号から第十二号までの規定中「道路管理者」とあるのは「公団等」と読み替へるものとする。 | （車両制限令の規定の適用についての読替規定）<br>第八条 法第三十条第一項の規定による車両制限令（昭和三十六年政令第二百六十五号）の規定の適用については、同令第五号第一項及び第三項、第六号第一項、第七号並びに第十号から第十二号までの規定中「道路管理者」とあるのは「公団等」と読み替へるものとする。 |

○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三百三号）（抄）（傍線部分は改正部分）

| 改 正 案   | 現 行   |
|---|---|
| （交通管制センター並びに道路の改築及び道路の附属物）<br>第一条 略<br>2 略<br>3 法第二十一条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）第二十一条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）第三十四条の三第三号から第六号までに掲げるものとする。 | （交通管制センター並びに道路の改築及び道路の附属物）<br>第一条 略<br>2 略<br>3 法第二十一条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）第二十一条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）第三十四条の三第一号から第五号までに掲げるものとする。 |
| （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）<br>第一条の三 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、道路法第二十一条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六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。                   | （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）<br>第一条の三 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、道路法第二十一条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。                   |

附 則（抜すい）

（施行期日）

- この政令は、公布の日から施行する。  
（道路構造令の一部改正に伴う経過措置）
- この政令の施行の際現に新設又は改築の工事中の道路については、第一条（道路構造令の一部改正）の規定による改正後の道路構造令の規定に適合しない部分がある場合においては、当該部分に対しては、当該規定は、適用しない。この場合において、当該規定に相当する同条の規定による改正前の道路構造令の規定があるときは、当該部分については、なお従前の例による。  
（罰則に関する経過措置）

# 車両制限令の改正について

建設省道路局道路交通管理課課長補佐 小林 浩史

## 一 はじめに

先に特集「道路構造令等の改正」道路構造令等の一部を改正する政令について（P77）において紹介されたように、道路構造令等の一部を改正する政令（平成五年政令第三七五号）により、車両制限令（昭和三六年政令第二六五号）の一部が改正され、車両総重量の最高限度の引き上げ等が行われた。（平成五年一月二十五日公布・施行）

車両総重量の最高限度の引き上げは、昭和三六年の車両制限令制定時以来初めてのものであり、車両の大型化に対する要請に応えるものとして、物流の効率化や国際貨物輸送の円滑化等様々な効果が期待されている。

以下、車両制限令のしくみと改正の経緯、概要

等について紹介する。

## 二 車両制限令のしくみ

道路を通行する車両諸元の最高限度については、道路法で「道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、政令で定める」（道路法第四十七条第一項）とされており、これを受けて車両の幅等の最高限度を規定している政令が車両制限令（以下「令」という。）である。

また、「道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、トンネル、橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路について、車両でその重量

又は高さが構造計算又は試験によって安全であると認められる限度をこえるものの通行を禁止し、又は制限することができる。」（同法第四十七条第三項）とされており、令第三条で定める最高限度にかかわらず、トンネル、橋梁等で高さ又は耐荷力が不足する場合は、必要個所毎に標識を設置し、通行する車両の高さ、重量を個別に制限している。

なお、「政令で定める最高限度をこえるものは、道路を通行させてはならない」（同法第四十七条第二項）とされているが、道路管理者が、「車両の構造又は積載する貨物が特殊であるためやむを得ない」と認めるときは、上記の禁止若しくは制限にかかわらず、車両の通行を許可することができる。（同法第四十七条の二第一項）とされている。

（特殊車両の通行許可）

### 三 改正前の車両諸元の最高限度

一般制限値（車両全体に適用される制限…令第  
三条第一項関係）

|          |          |
|----------|----------|
| 重量…車両総重量 | 二〇トン     |
| 軸重       | 一〇トン     |
| 軸荷重      | 五トン      |
| 寸法…幅     | 二・五メートル  |
| 高さ       | 三・八メートル  |
| 長さ       | 一二・〇メートル |
| 最小回転半径   | 一一・〇メートル |

連結車の特例（連結車に係る総重量、長さの特  
例…第三条第二、三項関係）

|                 |                           |
|-----------------|---------------------------|
| ◆高速自動車国道を通行する場合 | 重量…パン型、コンテナ用のセミトレーラ連結車に限り |
| 軸数及び軸距に応じ最大三四トン | 長さ…前後に貨物が出していない場合         |
| セミトレーラ連結車に限り    | 一六・五メートル                  |

|                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| ◆高速自動車国道以外の道路を通行する場合 | 重量…パン型、コンテナ用のセミトレーラ連結車に限り |
| 軸数及び軸距に応じ最大二七トン      |                           |

### 四 改正の経緯

道路通行車両の総重量等の制限の緩和については、「公的規制の緩和等に関する答申」（臨時行政改革推進審議会答申…昭和六三年）において指摘を受けて以来、調査、検討を進めてきたが、第11次道路整備五箇年計画の発足に差し、「二一世紀に向けた新たな道路構造のあり方について」（道路審議会中間答申…平成五年七月）において、その具体的な方向が示された。

また、緊急経済対策（平成五年九月）としての規制緩和の一つにも盛り込まれ、その早急な実施が求められていたものである。

臨時行政改革推進審議会「公的規制の緩和に関する答申」

車両諸元に関する制限の緩和の具体的な方向について早急に検討結果を出し、今後の道路整備の進捗状況に応じて規制緩和を図る。

道路審議会「二一世紀に向けた新たな道路構造のあり方」についての中間答申

車両諸元の最高限度については、物流の高度化に資するとともに、諸外国の水準も考慮し、国際的に整合のとれたものになるように見直すことが必要である。（中略）  
単車については一定の車長ないし軸距を満たすものについて二五tを目安とすることが望ましい。

「緊急経済対策」（規制緩和）

自動車の車両総重量の軸距等に応じて最大二〇トンから二五トンまで引き上げる等自動車の車両諸元について改正

### 五 車両制限令の改正の概要

(1) 車両総重量の最高限度の引き上げ  
車両総重量の最高限度が、一律二〇トンから、高速自動車国道又は道路管理者が指定する道路について、車両の長さ及び軸距に応じ、最大二五トンまで引き上げられた。（令第三条第一項第二号イ関係）（図1）

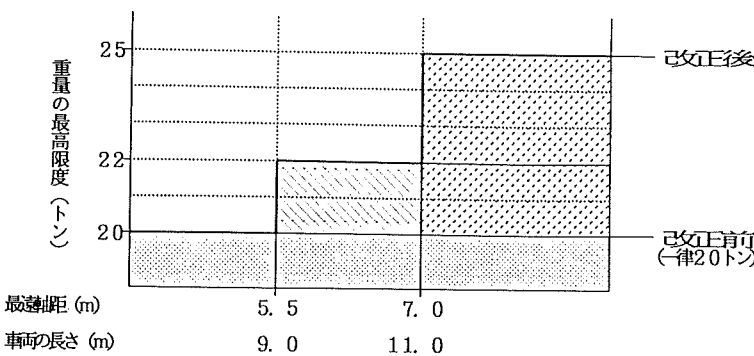


図1 総重量の最高限度

道路管理者が指定する道路とは、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認めて指定するものであり、指定する際にはあらかじめ官報等で公示される。

また、その他の道路についての総重量の最高限度は二〇トンのままとする。

(2) 隣り合う車軸にかかる軸重の合計（隣接軸重）の最高限度の規定

車両総重量の最高限度の引き上げに伴い、いわゆる「隣接軸重」の規定が設けられた。（令第三条第一項第二号ハ関係）（図2）

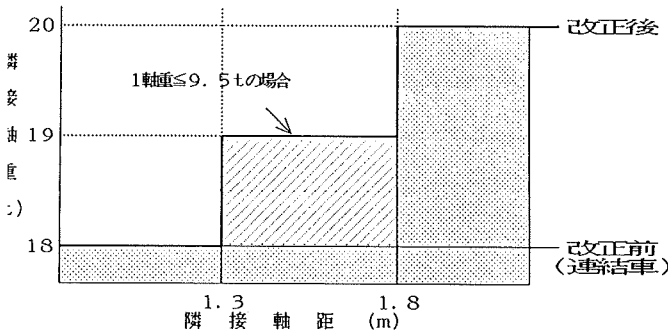


図2 隣接軸重の最高限度

従来は車両総重量の最高限度が二〇トンであったため、軸重の最高限度が一〇トンの下では、隣接軸重は一四一六トン程度であったため、特段、隣接軸重に係る規定を設ける必要はなかったが、

特例の対象道路

トレーラ連結車の総重量の特例

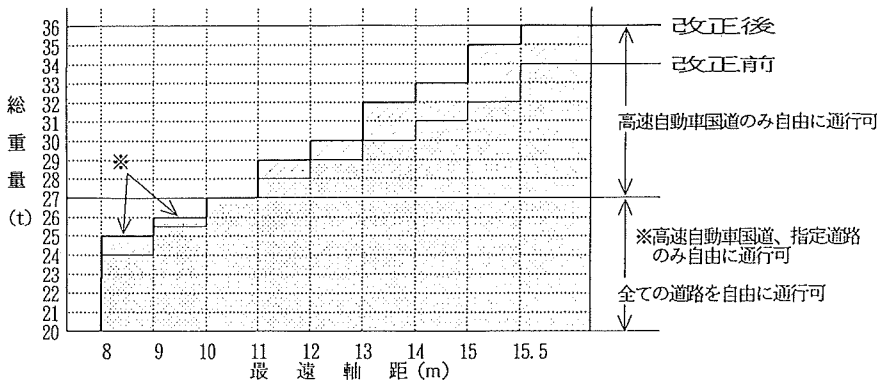


図3

総重量が長さ及び軸距に応じ最大二五トンに引き上げられると、隣接軸重が最大二〇トンになることも想定されることから、新たに近接した車軸の荷重に係る最高限度を設けることとしたものである。

なお、隣接軸重の規定が設けられることに伴い、連結車の総重量の特例の適用を受けるための「四軸以上、一軸九トン以下」の制限は撤廃された。

(3) 連結車に係る総重量の最高限度の引き上げ

車両総重量が一律二〇トンから車両の長さ及び軸距に応じ最大二五トンに引き上げられたのと同様に、連結車に係る総重量の特例も軸距に応じて引き上げられた。（令第三条第二項関係）（図3）

高速自動車国道を通行する車両の総重量の最高限度については、軸距に応じ二四一三四トンが二五一三六トンに引き上げられるとともに、道路管理者が指定する道路についても二五一二七トンと定められた。なお、その他の道路における値が従来通りなのは、一般制限の場合と同様である。

(4) 連結車の総重量の特例の対象車種の追加

連結車の総重量の特例は、貨物のみだしや荷崩れがないなど外包装の制約を有し、走行安全性が高いバン型又はコンテナ用のセミトレーラ連結車に限られていたが、新たにタンク型、幌枠型及び自動車の運搬用のセミトレーラ連結車が対象となるとともに、同様の種類のフルトレーラ連結車も対象となった。（令第三条第二項関係）（図4）

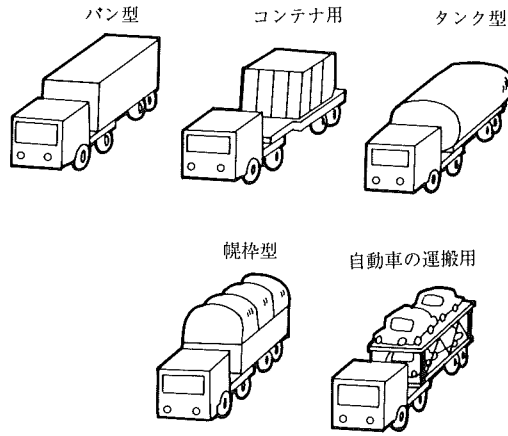


図4 外包装的制約のあるセミトレーラ連結車について

は必要でなく、それぞれが上記の種類のいずれかに該当すればよい。

なお、これにより、これまで道路を通行させる場合に特殊車両の通行許可を必要とした二〇トン超二七トン以下のセミトレーラ連結車（タンク型、幌枠型、自動車運搬用の三種）及びフルトレーラ連結車（バン型、コンテナ用、タンク型、幌枠型、自動車運搬用の五種類）については、長さが一・二メートル以下であれば、特殊車両の通行許可を受けることなく自由に道路を通行させることが可能となった。

また、従来最高限度が二〇トンとされていた三軸のトレーラについても、これら五種類のものであれば、同じく二七トンまでの走行が可能となった。

(5) 連結車に係る長さの最高限度の特例の引き上げ

連結車の長さの最高限度は、高速自動車国道を通行するセミトレーラ連結車に限り一六・五メートルとされていたが、新たにフルトレーラ連結車について、一八メートルまで通行が認められることとなった。（令第三条第三項関係）

フルトレーラ連結車について、長さ一八メートルまで通行が認められることとなったのは、フルトレーラ連結車は回転性能が高く、一八メートルまでのフルトレーラ連結車であれば、回転時の車

両占有幅が、現在通行が認められている最大長のセミトレーラ連結車（長さ一六・五メートル）と同等であるためである。

なお、道路管理者が指定する道路について、連結車に係る長さの最高限度の特例が適用されないのは、高速自動車国道は全て長さ一六・六メートルのセミトレーラ連結車の通行を前提に設計されているのに対し、その他の道路では、そのような状況にないためである。

六 通行可能範囲

一般の車両制限令の改正により、二〇トンを超える車両が特殊車両の通行許可を受けることなく自由に通行できる道路は、高速自動車国道又は道路管理者が指定する道路であり、高速自動車国道は約五、四五〇km、道路管理者が指定する道路は約二〇〇kmとなっている。（平成五年一月末現在）（図5）

なお、高速自動車国道又は道路管理者が指定する道路だけでは走行トリップは完結しないことから、その他の道路については、特殊車両の通行許可を活用して、道路構造の保全及び交通の危険防止を図りつつ、その通行を認めることとしている。

バン型とは、オープントップバン、ドライバン、冷蔵庫、冷凍車等をいい、タンク型とは、液体用タンク車の他、粉粒体運搬車及びコンクリート・ミキサー車等をいう。

また、幌枠型とは幌骨で支持された幌で覆われている型のものをいい、幌ウィングボディを含む。

特例の対象となるフルトレーラ連結車については、トラクタとトレーラが同一の種類であること



| 路線名                 | 概略区間                              |
|---------------------|-----------------------------------|
| 一般国道286号(笹谷トンネル)    | 山形自動車道(関沢IC)～山形自動車道(笹谷IC)         |
| 一般国道116号            | 北陸自動車道(新潟西IC)～国道116号(亀貝IC,黒崎IC)   |
| 東京都道高速湾岸線、千葉県道高速湾岸線 | 東関東自動車道水戸線(湾岸市川IC)～高速湾岸線(空港中央ランプ) |
| 一般国道138号(東富士五湖道路)   | 中央自動車道(河口湖IC)・富士吉田IC～国道138号(須走IC) |
| 一般国道138号            | 国道138号(須走IC)～国道138号(須走)           |
| 一般国道139号(西富士道路)     | 国道139号～東名高速道路(富士IC)～国道139号        |
| 一般国道1号(京滋バイパス)      | 名神高速道路(瀬田東IC)～国道1号                |
| 大阪府道高速湾岸線           | 湾岸線(中島ランプ)～湾岸線(泉大津ランプ)            |
| 一般国道42号(海南湯浅道路)     | 阪和自動車道(海南IC)～国道42号(吉備IC)          |
| 一般国道30号(瀬戸中央自動車道)   | 山陽自動車道(早島IC)～高松自動車道(坂出IC)         |
| 一般国道2号(広島岩国道路)      | 山陽自動車道(甘日市JCT)～山陽自動車道(大竹JCT)      |
| 一般国道497号(西九州自動車道)   | 長崎自動車道(武雄JCT)～国道497号(佐世保入塔IC)     |

図5

(平成5年11月末現在)

## 七 新規格車に係る特殊車両通行許可の取り扱い

### (1) 定義

「新規格車」とは、車両制限令の一部改正に伴い、新たに高速自動車国道及び道路管理者が指定する道

路を通行できるようになった下記の車両をいう。

ア 単車並びに令第三条第二項に規定する車種以外のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車で、総重量が二〇トンを超え、かつ、車両の通行の許可の手續等を定める省令(以下「省令」という。)第一条に規定する値以下であり、その他の諸元が令第三条第一項に定める最高限度の範囲内であるもの。

イ 令第三条第二項に規定する車種のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車で総重量が次の表に掲げる範囲内であり、その他の諸元が同条第一項に定める最高限度の範囲内であるもの。

| 最遠軸距         | 総重量             |
|--------------|-----------------|
| 八m以上最遠軸距八・九m | 二四トン以上総重量二五トン   |
| 九m以上最遠軸距一〇m  | 二五・五トン以上総重量二六トン |

### (2) 許可の範囲

新規格車は、「車両の構造が特殊であるためやむを得ないもの」として、積載する貨物の如何にかかわらず許可の対象となる。

また、重量の審査に関して「特殊車両通行許可限度算定要領」(昭和五三年一月一日建設省道路局道路交通管理課長、企画課長通達)によるA条件を超えない経路について、特殊車両通行許可を受けて走行できる。

### (3) 審査方法

新規格車の重量の審査については、申請者の便宜を図り、申請手続きを円滑に行うため、次の諸元の代表車種を用いて審査が行われる。

|      |                   |
|------|-------------------|
| 総重量  | 二五トン(最遠軸距七メートル)   |
| 最大軸重 | 九・五トン             |
| 隣接軸重 | 一九トン(隣接軸距一・三メートル) |

また、高さの審査については、個々の申請車両の高さを用いて審査が行われる。

### (4) 申請書類

申請に際しては、新規格車が定型的な車両であり、代表車種を用いて審査を行うことから、申請書の附属書類中「車両諸元説明書」及び「新規開発車両適合証」について添付する必要はない。

### (5) 特殊車両許可標章(ワッペン)の取り扱い

道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令(平成五年運輸省令第三八号)附則第二条の規定に基づき、車体の前面に標識の表示が義務付けられることとなる車両(二〇トン超)については、特殊車両許可標章(ワッペン)を重複して貼付させる必要はない。

なお、連結車については、道路運送車両の保安基準に基づく標識の貼付は義務付けられないことから、従前どおり特殊車両許可標章を(ワッペン)貼付させる必要がある。

### (6) その他

新たに道路運送車両の保安基準で定める基準に適合するよう制作された車両であっても、積載する貨物により令第三条第一項で定める最高限度を超えるものは、「積載する貨物が特殊なもの」に

該当することから、新規格車としては取り扱われず、従前の特殊車両通行許可が適用される。

## 八 その他の改正事項

### (1) 特殊車両通行許可・認定申請書の変更(省令の改正)

車両制限令の一部改正等に伴い、特殊車両通行許可・認定申請書が変更された。

主な変更事項としては、用紙のA版化を行うとともに、最速軸距、最小隣接軸距、隣接軸重の記載欄を追加、変更経緯記載欄等の記載の簡略化及び通行経路記載欄の裏面への移動等を行った。

#### (別紙参照)

また、車種区分については、下記のとおり従前の例によるが、連結車の特例の対象となる車種が追加されたことに伴い、一般セミトレーラ及びフルトレーラで(イ)～(ト)に該当するのは(一)～(七)書で付記することとなった。(通達の改正)

(イ) バン……バン型のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車をいう。

(ニ) タンク……タンク型のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車をいう。

(ホ) 幌 枠……幌枠型のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車をいう。

(ハ) コン……コンテナ用のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車をいう。

(ト) 車運搬……自動車の運搬用のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車をいう。

|          |   |
|----------|---|
| ○トラック    | 自走式建設機械をいう。   |
| ○建設機械    | 道路運送車両の保安基準の規定に基づく基準の緩和を受けている重セミトレーラ(海上コンテナ用セミトレーラを除く。)をいう。 |
| ○重セミ     | 海上コンテナ用セミトレーラをいう。   |
| ○海コン     | 重セミトレーラ及び海上コンテナ用セミトレーラを除く。)をいう。                             |
| ○一般セミ    | 重セミトレーラ及び海上コンテナ用セミトレーラを除く。)をいう。                             |
| ○ポールトレーラ | ポールトレーラをいう。   |
| ○フルトレーラ  | フルトレーラをいう。  |
| ○ダブルス    | ダブルスをいう。  |

また、従前の様式については、「平成六年三月三十一日までの間は、これを取り繕って使用することができる。」(車両の通行の許可の手續等を定める省令の一部を改正する省令・平成五年建設省令第一九号附則)との経過措置が講じられており、車両制限令の一部改正により新たに加わった車両諸元の項目を追記することで、平成六年三月三十一日までの間、従前の様式を使用することができる。

#### (2) 経路図の縮尺の変更(通達の改正)

特殊車両通行許可の申請に添付されている経路図については、1/250、000の縮尺の地図(ただし、通行経路の中間部分については経路が明示できるときは、1/250、000未満の縮尺の地図として、高速自動車国道の経路図は、省

略できるものとする。)を用いることとされていたが、申請書及び様式類のA版化との整合を図るため、平成六年四月一日より1/300、000の縮尺の地図を用いることとした。

#### (3) 特殊な車両の通行許可事務処理要領等に係る様式の改正(通達の改正)

「車両の通行の制限について」(昭和五三年一月一日建設省道交発第九六号道路局長通達)及び「特殊な車両の通行の許可に関する事務の具体的処理について」(昭和五三年一月一日建設省道交発第九七号建設省道路局道路交通管理課長通達)に定められる各種様式については、車両制限令の一部改正及び用紙のA版化に伴う所要の改正を行っているが、これらについては、平成六年三月三十一日までに新様式への転換を進める必要がある。

## 九 おわりに

一般の車両総重量等の最高限度の引き上げにより、車両の大型化が円滑に進み、国際貨物輸送の円滑化、増大する貨物輸送の効率化、貨物輸送における労働力不足への対応等に大いに寄与することを望むとともに、車両制限令等の改正に伴う実務について、関係道路管理者の御協力をお願いしたい。

|                                   |          |         |           |           |       |
|-----------------------------------|----------|---------|-----------|-----------|-------|
| 受付日                               | 年 月 日    | 受付番号    |           |           |       |
| 特殊車両通行 許可 申請書 (新規、更新、変更< >)<br>認定 |          |         |           |           |       |
| 道路管理者                             |          | 年 月 日   | 殿         |           |       |
| 通行開始日                             | 年 月 日    | 〒□□□-□□ |           |           |       |
| 通行終了日                             | 年 月 日    | 住 所     |           |           |       |
| 車種区分                              | 会社名・氏名   |         | 印         |           |       |
| 車両番号等                             | 車名及び型式   | 代表者名    | TEL ( ) - |           |       |
| 他 台                               | .....    | 担当者名    | TEL ( ) - |           |       |
| 他 台                               | .....    |         |           |           |       |
| 積載貨物                              | 幅        | 高さ      | 長さ        | 品 名       |       |
|                                   | cm       | cm      | cm        |           |       |
| 車<br>両<br>諸<br>元                  | 総重量      | 最遠軸距    | 最小隣接軸距    | 隣接軸重      | 長さ    |
|                                   | kg       | cm      | cm        | kg        | cm    |
|                                   | 幅        | 高さ      | 最小回転半径    | 最大軸重      | 最大輪荷重 |
|                                   | cm       | cm      | cm        | kg        | kg    |
| 通行区分                              | 往復 片道    | 通行経路数   | 経路        | 通行経路は裏面記入 |       |
| 更新又は変更経緯                          |          |         |           |           |       |
| 申請内容                              | 年 月 日    | 許可番号    | 車両台数      | 総通行経路数    | 変更事由  |
| 新規時                               | . .      |         | /         |           |       |
| 前回                                | . .      |         | /         |           |       |
| 特殊車両通行 許可証                        |          |         | 第 年 月 号   |           |       |
| 認定書                               |          |         | 日         |           |       |
| 申請のとおり 許可 する。ただし、別紙の条件に従うこと。      |          |         |           |           |       |
| 認定                                |          |         |           |           |       |
| 許可証<br>の有効期間<br>認定書               | 自： 年 月 日 |         | 道路管理者     |           |       |
|                                   | 至： 年 月 日 |         |           |           |       |
| 印                                 |          |         |           |           |       |

通行経路記入欄

備考

[ I ] 申請書の記載要領

1. 「許可 及び「(新規、更新、変更)」については、該当するものを○で囲むものとし、変更は< > 認定」 内に変更事由(車両交換、車両台数の減、通行経路の変更等)を記載すること。
2. 「車種区分」の欄には、「トラック」、「建設機械」、「セミトレーラ」、「ボールトレーラ」、「フルトレーラ」、「ダブルス」等具体的に記載すること。
3. 「車両番号等」の欄には、道路運送車両法により当該車両に取り付けられた自動車登録番号又は車両番号/自動車予備検査証番号を記載すること。  
「車名及び型式」の欄には、道路運送車両法に基づき運輸大臣により指定された車名及び型式を記載すること。ただし、連結車にあつては、上段にけん引車(トラック、トラクタ)、下段に被けん引車(トレーラ)の登録番号等を記載すること。
4. 「車両諸元」の欄中「最小隣接軸距」には、隣り合う車軸に係る軸距のうち、最も小さいものを記載すること。また、「隣接軸重」には、最小隣接軸距に係る軸重の和を記載すること。
5. 「更新又は変更経緯」の欄中「車両台数」の欄には、トラック、トラクタ/トレーラの台数を記載すること。
6. 「通行経路記入欄」については、出発地、主たる経由地、目的地を記載すること。  
なお、複数経路の場合は通し番号を付すこと。
7. 申請書には、次の書類及び図面(以下「附属書類」という。)を添付すること。  
(1) 道路運送車両法による自動車検査証の写し  
(2) 車両の諸元に関する説明書  
(3) 経路図及び経路表  
(4) 道路運送法による一般旅客自動車運送事業の免許を受けているものにあつては、当該免許証の写し
8. 更新又は変更の場合にあつては、附属書類の一部を省略することができる。

[ II ] 許可証又は認定書(以下「本証」という。)の取扱上の注意事項

- 1 本証の交付を受けた者は、通行中本証を当該車両に備え付けなければならない。
- 2 本証は、本証に記載された車両以外の車両には使用することはできない。
- 3 通行に際し、本証及び附属書類に記載されている通行条件、通行経路等は厳守しなければならない。
- 4 通行条件等に関し、道路管理者等から措置命令を受けた場合には、それに従わなければならない。
- 5 本証及び附属書類に記載されている事項中車両諸元、通行経路等に変更があつた場合には、道路管理者に変更の申請を行い、許可を得なければならない。
- 6 以上の各事項に違反した場合には、道路法の規定に基づき懲役又は罰金の刑に処せられることがある。

[ III ] 不服申立て

この特殊車両通行許可又は認定について不服があるときは、行政不服審査法の定めるところにより、本証を受け取つた日の翌日から起算して60日以内に 審査請求 に 異議申立て することができる。

# 路上放置車両問題への取り組み状況

建設省道路局道路交通管理課課長補佐 小林 浩史

はじめに

モーターリゼーションの進展に伴い、特に昭和四〇年代以降、道路交通法違反の違法駐車問題は別に、道路上をはじめとする公共スペースに車両が放置あるいは廃棄され、一般交通の障害となるという問題が増加してきた。道路管理者としても、道路の保全と交通の危険の防止という責務に鑑み、鋭意取り組んできたところであるが、この問題は様々な複雑な面を有しているため、実務上の対応に苦慮することが多い。

そこで、道路管理者として、この問題をどうとらえて対応すべきかという観点から、まずこの路上放置車両の現状と問題点について述べ、次に各道路管理者の対応についていくつか例を挙げた後、

建設省としての取り組みについて述べることにしたい。

## 一 路上放置車両の現状と問題点

### 1 現状

車両の路上放置といった場合、大雑把にいつて、単なる長時間の駐車と見なされるものと車両の路上への放置、廃棄と見なされるものの二つの態様が考えられる。しかし、駐車は一般的な道路の使用（一般使用）の一態様であつて、道路管理権（公物管理権）に基づいて規制するといった対応はなし得ず、道路管理者はセーフティコーンを設置する等の注意喚起措置を行うのが限界である。ただし、道路交通法上の違法駐車に対しては、警察によって交通規制権に基づく対処がなされてい

るところである。したがって、道路管理者にとつて問題となるのは、故障車両の放置、廃自動車、廃原動機付自転車等廃棄車両の放置といった問題である。

特に廃棄車両については、これまで自動車小売業者、中古自動車小売業者等を通じた下取り等により、その回収、処理が行われてきたところであるが、近年の自動車の廃棄台数の増大、廃棄車両に占めるシュレッダグスタの割合の増大に伴う処理経費の高騰等により、廃棄車両を適正に処理することが次第に困難となつてきた状況がある。現状では、車両を廃棄するために費用を負担する必要さえ生じており、それに伴つて、廃棄車両が道路上に長期間放置されるような事態が発生しているのである。また、高架下等への放置車両も多

く、道路管理者としても早急な対応が求められている。

## 2 道路管理者の責任

路上に放置された車両についての道路管理者の責任に関してのリーディングケースとなったのが、昭和五〇年七月二五日の最高裁判決である。これは、故障のため路上に八七時間放置された大型車に原動機付自転車（以下「自転車」）が衝突し、当該原動機付自転車（以下「自転車」）の運転者が死亡した事件に関して、バリケード等の注意喚起措置を講じなかったことを理由に道路管理瑕疵が認められた判例である。

この判例においては、「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る義務を負うところ、…：道路の安全性を保持するために必要とされる措置を全く講じていなかったことは明らかであるから、…：道路管理に瑕疵があったというほかになく、…：道路交通法上、警察官が道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路の交通に起因する障害の防止に資するために、違法駐車に対して駐車の方法の変更、場所の移動などの規制を行うべきものとされていることを理由に、前記損害賠償責任を免れることはできないものと解するのが、相当である。」と判示された。

この判例をきっかけに、道路管理者として、路上に放置された車両に対して対応する必要がある一層強く認識され、道路管理権（公物管理権）に基づき、どこまで対応できるのかという検討がなされてきたのである。

## 3 法的問題点

道路は、道路管理者によって一般交通の用に供され、その効果として一般の自由な通行が認められている。そして、徒歩であれ、自転車や自動車を利用してであれ、通行は一般使用の典型的な態様である。加えて、すでに述べたように、通行に伴い立ち止まる、あるいは「車両」を停止するといった行為も本来的には道路の適正な一般使用の一態様であって、元来道路管理権（公物管理権）に基づく規制の対象となるものではない。したがって、違法駐車問題への対応は警察権に基づく交通規制の観点から行われているところである。

しかしながら、通行が安全かつ円滑に行い得ないような状態が、車両の停止状態の継続のために生じた場合、道路管理者としては無視できない上、それを看過したことが原因で事故等何等かの支障が道路上で生じた場合、道路管理者はその管理瑕疵の責を逃れ得ないことは、先述した最高裁判決の示すところである。

要するに、どこまでが道路の一般使用の一態様

で、どこからが道路管理者として対応せねばならない、あるいは対応し得る態様であるのか、また、どのような対応が可能であるのかという境界が微妙であるところに、この問題の複雑さがあるといえる。

具体的な道路法の条文でいえば、第四三条第二号で道路に関する禁止行為として掲げられている「みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること」に違反して放置された物件に路上放置車両が該当するか否かが問われるということである。

その上、路上放置車両の処理に当たっては、このような道路法上の道路管理者の観点からの議論のみで問題が終わるわけではなく、道路交通法、自動車の保管場所等に関する法律（保管場所法）、遺失物法、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（廃掃法）といった様々な法律の観点からの検討が必要であり、さらに問題が複雑となっている。

## 4 実務上の問題点

以上のような法的問題点を踏まえた上で、パトロール中に路上放置車両を発見する等実際に道路管理者が路上放置車両を確認した場合の問題点について検討することとする。

道路管理者が路上放置車両を確認した場合、ま

ず、道路法に基づく観点からどの程度の時間の時間、どのような状態で車両が放置されていれば問題であるのかの判断が必要となる。このような判断に際しては、道路管理者として道路交通の円滑と安全を保つ観点から責任ある判断を行い、明らかに駐車違反や保管場所法違反にすぎない場合でも、注意喚起措置を行った上で警察に連絡する等の積極的対応が必要である。

次に道路管理上支障のある状態であれば道路管理者として何等かの対応が必要となるが、どのような状態のときに注意喚起措置を講じ、あるいは当該車両の移動、処分を行うかという判断が必要となる。

さらに、法的問題点のところでも述べたように、道路法以外のどのような法律に配慮するべきかの判断も必要になる。この判断に際しては、実際上は道路管理者のみによる判断は不可能であり、警察当局等関係機関と協力する必要がある。

このような判断に際し、次のような観点からの検討と対応が必要となる。

(1) 車両としての機能が残っている場合

道路法上の「車両」の駐停車という道路の一般使用の一態様の範囲であり、道路管理権に基づく対応はバリアード設置等による注意喚起にとどまることとなる。また、その後の対応はナンバープレートから所有者が確認できるか否か

に応じ、以下のとおりとなる。

① 所有者が自動車登録から確認できる場合

道路交通法、保管場所法に基づいて警察当局が対処することとなる。

② 所有者が確認できない場合

遺失物法の適用を検討することとなる。

(2) 車両としての機能が残っていない場合

道路上への放置物件ということになり、所有者がわかる場合は道路法第七条に基づく移転、除却命令を行うこととなる。

ただし、通常は所有者がわからない場合が多く、その場合は、経済的価値の有無によって以下の対応が必要となる。

① 経済的価値がない場合

廃棄物として通常の維持管理、清掃により道路管理権に基づく処理を行う権限があり、移動、処分できるものと解される。

② 経済的価値がある場合

道路管理権に基づく移動は道路管理上必要な場合は可能であるが、処分に関しては、所有権との兼ね合いがあり、一定の手続きを経て所有者に、所有の意志がないことを確認することが必要となる。道路管理者としては、道路法第四三条（道路に関する禁止行為）第二号違反に基づき措置を行うこととなる。いずれの場合も、原則は廃掃法に基づく清

掃当局による処分となるが、場合によっては、道路管理者自らが手続きを取り得る。

以上をまとめると次の表のとおりとなる。

表 道路管理者の対処方法

|       |    |    |  | 所有者の確認                       |      |
|-------|----|----|--|------------------------------|------|
|       |    |    |  | 判明                           | 判明せず |
| 車両の機能 | 有り | 有り | 道路交通法上の違法駐車、保管場所法違反での対処を警察に依頼                      | 遺失物法の規定により警察が処理              |      |
|       | 無し | 有り | 違法放置物件として、道路法71条に基づき移転、除却命令、又は代執行                  | 違法放置物件として、道路法44条の2に基づく措置     |      |
|       |    | 無し | 道路法71条に基づく移転、行又は代執行に基つては清掃当局に依頼（廃棄物と見做す）又は自ら対処者に連絡 | 廃棄物として、清掃当局に対処依頼又は、自ら処理業者に連絡 |      |

さらに、これら全ての場合において、盗難車等刑事犯罪に関わる車両である可能性がある場合は刑事手続きによる対応が必要となるため、警察との綿密な連絡が必要である。

二 道路管理者の対応

都市部を中心として路上放置車両問題は深刻で

あり、それに対処するため、都市部の地方公共団体では、道路管理者としての立場のみならず、地域住民の安全で快適な生活を維持する地方公共団体としての一般的目的をも考慮して、路上放置車両問題に対応するための手続きを定めているものも多い。ここでは、横浜市と名古屋市の例を簡単に紹介することとする。

## 1 横浜市

横浜市では、「放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例」を平成三年一月一日より施行している。

内容としては、総則で市、事業者、市民の責務及び総合施策について定め、以下、通報及び調査、市長による勧告及び措置命令、放置自動車及び沈船等廃物判定委員会による廃物認定、処分等、罰則、両罰規定などが定められている。

実際の処理に当たっては、放置車両が廃棄物か否かの判断について判定委員会というシステムをつくって対処しているのが特徴である。判定委員会のメンバーは、自動車、船舶についての専門家、学識経験者、関係行政機関職員、市職員、その他市長が必要と認める者となっている。

放置自動車の取扱いに関する手続きの概要は参考1（次頁）のとおりである。

## 2 名古屋市

名古屋市は、道路管理者として路上放置車両問題に早期から本格的に対処したことで知られており、昭和四八年一月一日に「路上放置車両処理要領」（最近の改正は平成三年八月一日）を制定している。

要領の主な内容は、廃棄物かどうかの判断を道路管理者側から警察に求める手続きを定め、廃棄物たる認定通知を受けて、道路管理者が処理業者に処分を依頼するというものである。

参考1に要領を掲載する（参考2）。

### （参考2）

#### 路上放置車両処理要領

〔昭和四八年一月一日制定〕

##### 1 趣旨

この要領は、名古屋市又は名古屋市長が管理する道路に放置されている車両（以下「放置車両」という。）の除却処分について必要な事項を定め、もって道路の保全と交通の安全を図るものとする。

##### 2 放置車両を覚知した場合の措置

土木事務所長は、廃棄物の疑いがある放置車両を覚知したときは、警告書（第1号様式）を当該車両に貼付するとともに、放置車両発見報告書（第2号様式）により所轄警察署長に報告するものとする。

##### 3 除却、処分の方法等

(1) 土木事務所長は、放置車両について、所轄警察署長が調査の結果、廃棄物と認定したときは、所轄警察署

長からの通知に基づきその車両を除却し処分するものとする。

(2) 除却処分については、主管課が指定する廃棄物処理業者が行うものとする。

(3) 土木事務所長は、所轄警察署長から廃棄物としての認定通知を受理したとき、指示書（第3号様式）を作成し、主管課を経由して廃棄物処理業者に交付するものとする。

(4) 土木事務所長は、廃棄物処理業者が放置車両を道路上から除却し、処分したときは、完了届（第4号様式）を提出させ、主管課長に送付するものとする。

##### 4 記録簿の調製

土木事務所長は、放置車両を覚知したときは、記録簿（第5号様式）を調製するものとし、一年間保管する。

主管課長は、土木事務所長から指示書の送付を受けたときは、記録簿（第6号様式）を調製するものとし、一年間保管する。

##### 5 実施期日

この要領は、昭和四八年二月一日から実施する。

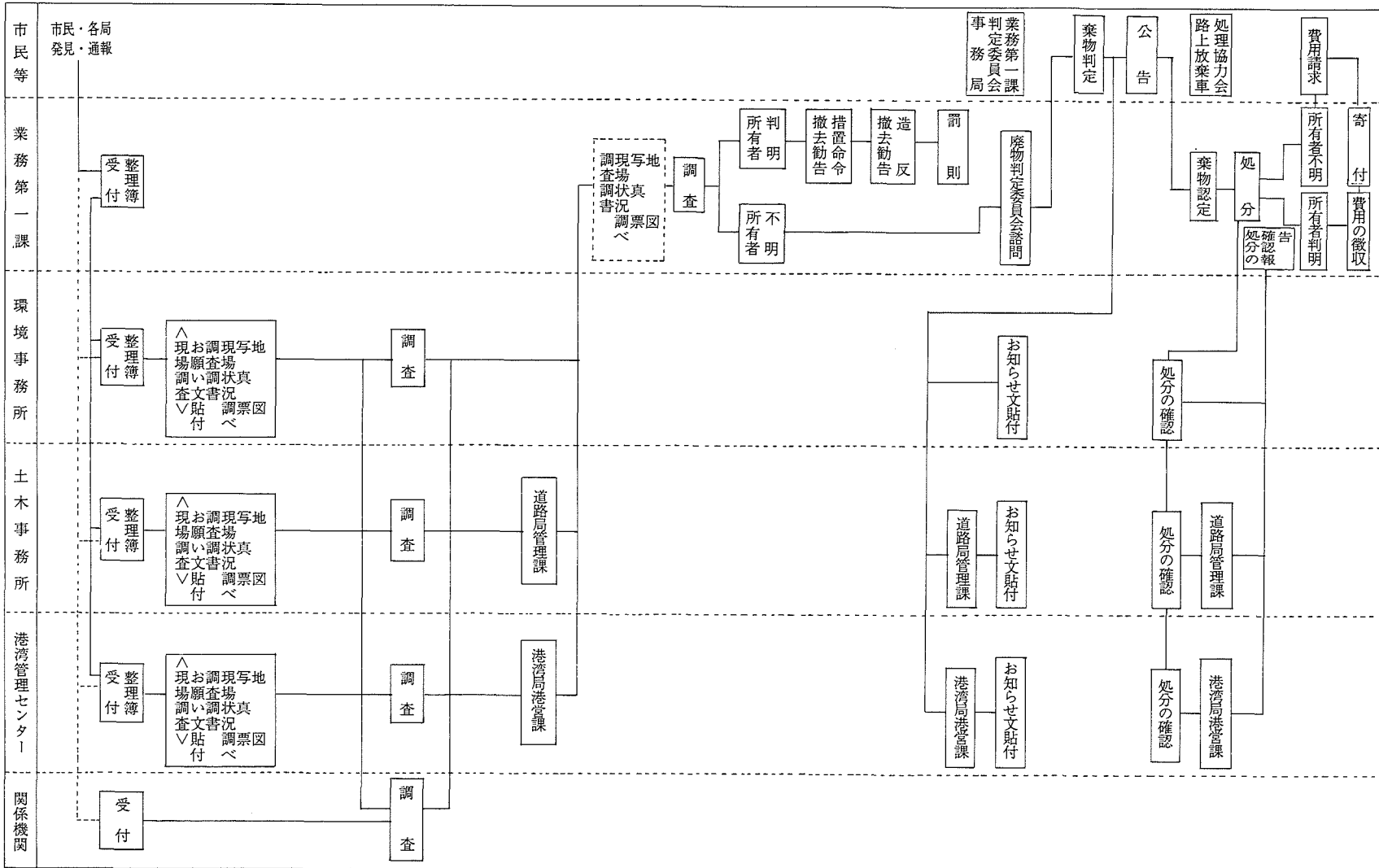
##### 附則

この要領は、平成三年八月一日から施行する。  
（以下、様式略）

以上、条例、処理要領という二種類の対応方法の代表を紹介した。前者は地方公共団体としての立場を、後者は道路管理者としての立場を前面に出しているが、どちらも道路の安全と円滑を保持する責任を負うものが、関係機関（警察・清掃当局等）といかに連携して迅速な対応を行うかという観点から、その地域の実情に応じた枠組みを作ってきた結果だと思われる。



(参考1) 放置自動車事務処理概要



### 三 建設省の取り組み

道路管理行政の監督官庁として、また直轄の一般国道の道路管理者として、建設省は次のような路上放置車両問題への取り組みを行っている。

#### 1 昭和五〇年通達

まず、先に述べた最高裁判例を契機に、昭和五〇年一月十六日付け建設省道路局道路交通管理課長通達を发出している。

主な内容は次のとおりである。

- ① 注意喚起措置を講じ、警察に連絡。
- ② 警察において、
  - 1) 所有者が判明したものは、道路交通法等に基づき処理。
  - 2) 経済的価値があるものは、遺失物法に基づき処理。
  - 3) 上記以外の車両で放棄されたと認められるものは、「ボンコツ車」として、道路管理者に連絡。
- ③ 「ボンコツ車」に、期限を記した撤去警告書を貼付（道路法第七十一条第四項に基づく公告。）
- ④ 期限到来後、道路管理者より清掃当局に連絡し、清掃当局の協定業者が処理。

しかしながら、もともと本通達は協力体制のひ

な型を示したに過ぎず、実際に現場作業を進めるに当たって、費用の負担問題等のために清掃当局の協力が得られない、あるいは、警察当局の協力も得られないといった事態が生ずる場合があった。また、所有者が確認できない場合、経済的価値があっても、遺失物法に基づく処理を行うために必要となる保管集積場所をどう確保するかといった問題もあった。

#### 2 道路法の一部改正

「道路法及び駐車場法の一部を改正する法律」（平成三年法律第六〇号）によって、道路法第四十四条の二が新たに規定された。これは、同法第四十三条第二号違反の道路上への放置物件に対する監督処分について、法第七十一条の監督処分の特則を設けたものである。すなわち、違法放置物件が現に道路の構造に損害を及ぼし、または交通に危険を及ぼしていると認められる場合は、法七十一条第四項に基づく相当の期間の公告を経ずに、自ら当該物件を除去できるとされたところである。また、保管期間に関しても、三カ月を経過した場合は、保管に不相当の費用又は手数を要するときは換金が可能で、遺失物法の規定を参考として六か月保管すると所有者が道路管理者に移転することとされた。

立法当時、違法放置物件に「車両」が含まれる

か議論となったが、道路法が公物管理に関する法律であるため含まれないことが明確にされている。ただし、「車両」は含まれないが、すでに車両としての機能を失った物件は道路法上の「車両」ではなく、道路交通に重大な支障となるものは違法放置物件と見なし得る。

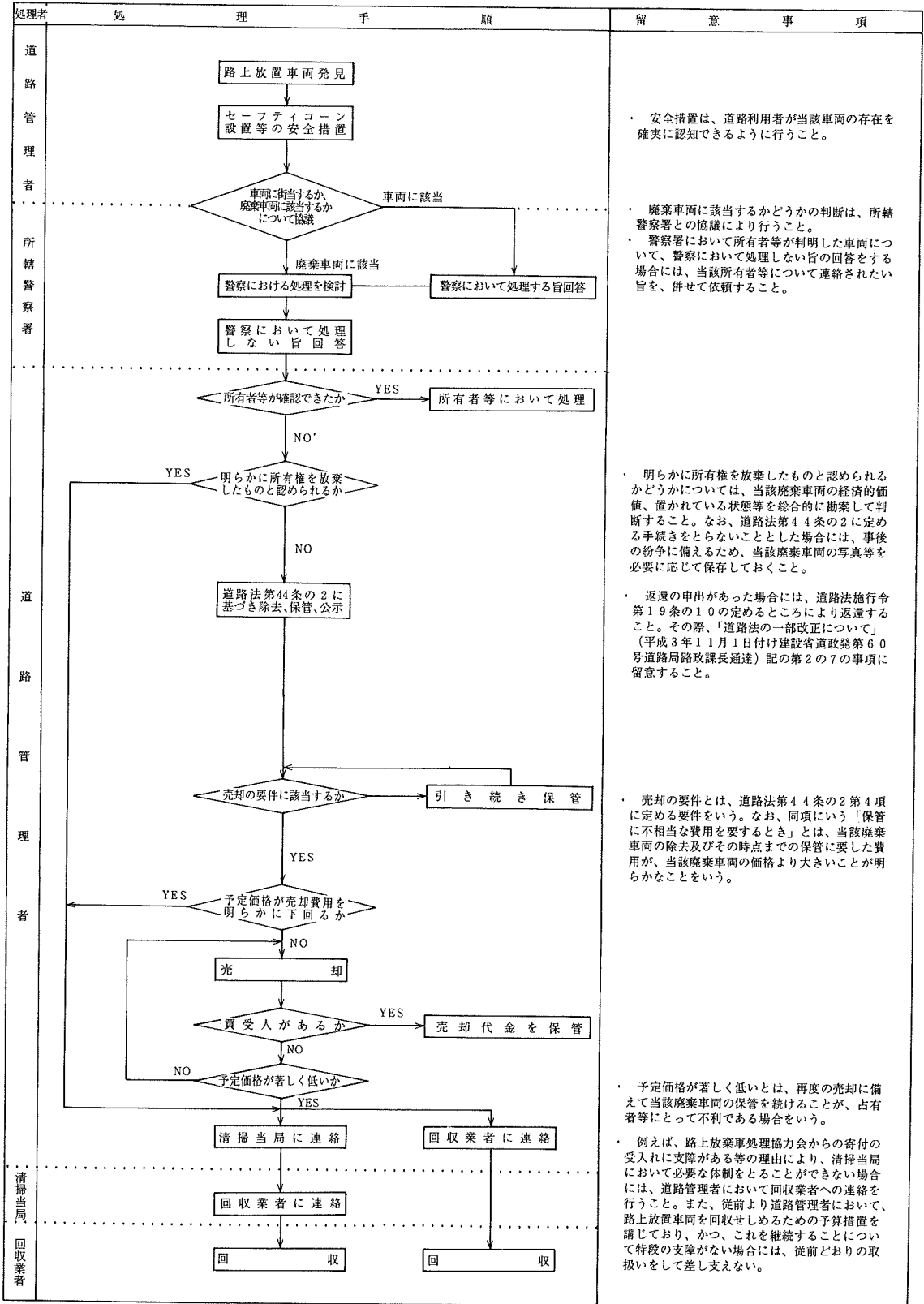
そこで、法第四十四条の二に基づき、路上放置車両に対する対処方法をいかに変更すべきかの検討が開始された。

#### 3 平成五年通達

上記法律改正を受け、警察庁及び厚生省との綿密な連携のもとに、平成五年三月三〇日付け建設省道路局道路交通管理課長通達を施行した。

- 通達見直しに際して、次のような点に留意した。
- ① 警察当局との協議により車両としての機能を有するか否かを判断する過程を明確化する。
  - ② 車両としての機能を有する場合、あるいは犯罪等との関わりが認められるものは、警察当局が対処する。
  - ③ ②以外は、明らかに所有権の放棄が認められるものを除き、道路法第四十四条の二に基づき対処する。
  - ④ 明らかに所有権の放棄が認められるもの及び道路法第四十四条の二に基づく手続きを経て廃棄が可能となったものは、原則として、

(参考3) 交通上の障害となっている路上放置車両の処理方法のフローチャート



清掃当局において業者に処理させる。

⑤ ただし、④に関して、次の場合は、道路管理者において業者に処理させる。

イ 清掃当局において、路上放棄車処理協会

(一昨年、自動車メーカー、販売店等によって結成され、市町村が一般廃棄物と認

定した路上放棄車の処理費用を寄付の形で負担する等の活動を行う団体)からの寄付の受け入れに支障がある場合。

ロ 従前より道路管理者において廃棄車両の処理のために予算措置を講じており、かつ、これを継続することについて特段の支障がない場合。

このような点に留意し、処理に当たったのマニュアルとして前頁の参考3のようなフローチャートを作成した。

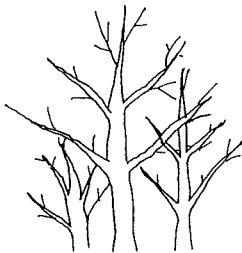
また、運用にあたっては、警察庁、厚生省に対して、現場での協力を得るため各都道府県警察、廃棄物主管部局に当該通達の周知徹底を依頼している。

## おわりに

以上、道路管理者の観点から路上放置車両問題について述べてきた。路上放置車両の現場においては、法的問題と実際の運用、保管場所や費用負担等の問題が複雑に絡み合い、難しい状況が多い

と思われる。しかし、路上放置車両等への対処方法が統一されないことは、行革審の縦割り行政是正の項目として指摘されているところであり、今後は処理マニュアルに基づき、各道路管理者が、関係機関と密接な連携を図りつつ、路上放置車両の処理を効率的に進めることを期待している。

最後に、この誌面を借りて、各現場でこの困難な問題に対処されている各担当者の労をねぎらうとともに、現場の声をできる限り本省に伝えていただけるようお願いして、筆を置くことにする。



# 交通事故総合分析センターの概要と活動 △設立から一年を経過して▽

財団法人交通事故総合分析センター常務理事 田尻 文宏

はじめに

交通事故死者数は昭和四五年の一六、七六五人をピークに昭和五四年の八、四六六人まで減少を続けて来たが、それ以降は増加傾向に転じ、平成四年では一一、四五一人にまで達した。

この間では昭和四一年に「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が制定され、第一次と第二次の交通安全三ヶ年計画（昭和四一～四六年）が、昭和四六年からは第一次～第五次（昭和四六年度～平成七年度）の五ヶ年計画が実施されている。これら五ヶ年計画は改定の度に飛躍的な拡大が図られ、これまで既に四兆円を越す事業費が投入されている。この他にも道路交通法の改正、車両保安基準の改正、救急医療の態勢の整備、交

通安全の教育や運動の強化等懸命の努力が払われてきている。

これだけの努力が続けられていても、交通事故死者に減少の傾向が見られないため、従来の対策をそのまま続けていることの、限界説が出て来た。

これ以上の成果を期待するには、これまでの諸対策をより一層効率的に推進していく方策を考える必要がある。そのためには、交通事故の要因を「人」、「道」、「車」の観点から総合的に調査分析を行うとともに事故の原因をさらに詳細に科学的に究明することが求められる。

以上のような議論が高まりを見せ、平成二年六月の総務庁行政監察局の勧告の中にも交通事故調査分析の高度化と充実の必要性が盛られ、さらに道路交通法改正の国会審議の附帯決議において交

通事故の総合的分析体制の整備、充実を図ることが求められた。

第五次交通安全基本計画においても具体的施策の柱として「交通事故の総合的な調整研究の推進」が掲げられ、「交通事故に関係する各種統計等の充実及び交通事故、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、心理学等の専門家等との連携、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。」ことが強調されている。

このような背景のもとに平成四年三月二日、警察庁、運輸省、建設省の三省庁所管の財団法人として交通事故総合分析センター（以下「分析センター」という。）が設置された。

# 一 概要

## (1) 目的

分析センターは、交通事故と人間、道路交通環境及び車両に関する総合的な調査研究を通じて、交通事故の防止と交通事故による被害の軽減を図ることにより、安全、円滑かつ秩序ある交通社会の実現に寄与し、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

## (2) 名称及び所在地

この法人は、財団法人交通事故総合分析センターと称する。所在地は東京都江東区亀戸一丁目四番二号（〒136）である。（電話〇三―五六〇九―二七二一）

## (3) 事業

① 交通事故の防止及び交通事故の被害軽減に寄与するために必要な情報の収集及び管理

具体的には、警察庁の保有する交通事故データ及び運転者管理データ、運輸省の保有する車両登録データ、建設省の保有する道路交通センサスその他の道路関係データの提供を受け、これらを一定のキーデータを用いて統合データベースとして管理すること等である。

② 交通事故の原因の科学的な究明を図るための交通事故調査

警察の協力を得て、専従の調査員が事故現場に行き、事故の詳細な調査を行うミクロ調査等である。

③ 交通事故と人間、道路交通環境及び車両に関する総合的な分析研究

前記①及び②により収集、管理しているデータを用いて、交通事故の原因の科学的な究明を図るための総合的な分析研究を行うものであり、分析センターの中心的な業務となるものである。

④ 上記①～③に関する業務の受託又は委託  
前記①から③までについては、受託又は委託を行う必要性も高いと考えられることから、特に寄附行為上確定的に定められたものである。

⑤ ③の分析研究の成果の提供

総合的な分析研究の成果は、各界に幅広く提供され、各機関、団体の行う対策に活かされてこそ本来意義を有するものである。本号は、このような観点から、分析研究のみならずその成果の提供まで分析センターの事業として明記しているものである。

⑥ 交通事故に関する知識及び交通安全に関する思想の普及

本号は、交通事故に関する正確な理解及び交通安全思想の重要性に鑑み、⑤と同様の趣

旨から、分析センターの行うべき事業として定められている。

⑦ 諸外国の交通事故分析機関等との交流及び情報交換

総合的な調査分析、なかでもミクロ調査（事故例調査）分析については、既に欧米諸国の多くで行われており、こうした国々との国際的な連携をとりつつ行うことが分析センター業務の充実に不可欠と考えられ、本号も定められている。

⑧ その他分析センターの目的を達成するために必要な事業

分析センターの目的を達成するため必要な附帯事業について、確認的に定められたものである。

(4) 組織

組織は図1に示すとおりである。

## 二 特色

分析センターは、その設立の背景から次のような特色を持っている。

(1) 道路交通法上の指定法人

分析センターの使用するデータには、交通事故、運転免許等秘匿性の高い個人のプライバシーに関する情報が多く含まれており、またミクロ調査分析においても交通事故当事者の心理や行動等につ

いて調査を行うが、そのためにもプライバシー保護について十分配慮しなければならない。以上のような情報や資料について適正に管理するという前提に立って、分析センターが十分な国民の協力を得て、その設立目的を達成するために、平成四年六月一日道路交通法上の指定法人とされた。

### (2) 調査研究委員会の設置

調査分析の成果は客観的かつ中立的なものでなければならぬし、その成果の利用についても特定の者の利益にだけ資することのないよう、その運営に配慮しなければならない。その中立性を担保し、調査分析の在り方について関係方面、有識者等から意見を聞き、事業の公正かつ円滑な遂行を図るため、調査研究委員会が図1に示すとおり  
の位置付けで設置されている。そのメンバーは表1に示すとおりである。

### (3) 統合データベースの構築

分析センターは警察・運輸・建設の三省庁共管の法人という特色を持っている。これまでは交通事故関係の統計も各機関において各々保有されており、その有機的な結合が行われていないという批判を受けていた。分析センターではこの問題を解消するため、三省庁の協力を得て図2に示すように各機関のデータを収集統合して新しいデータベースを構築することによって各種の分析を行う。

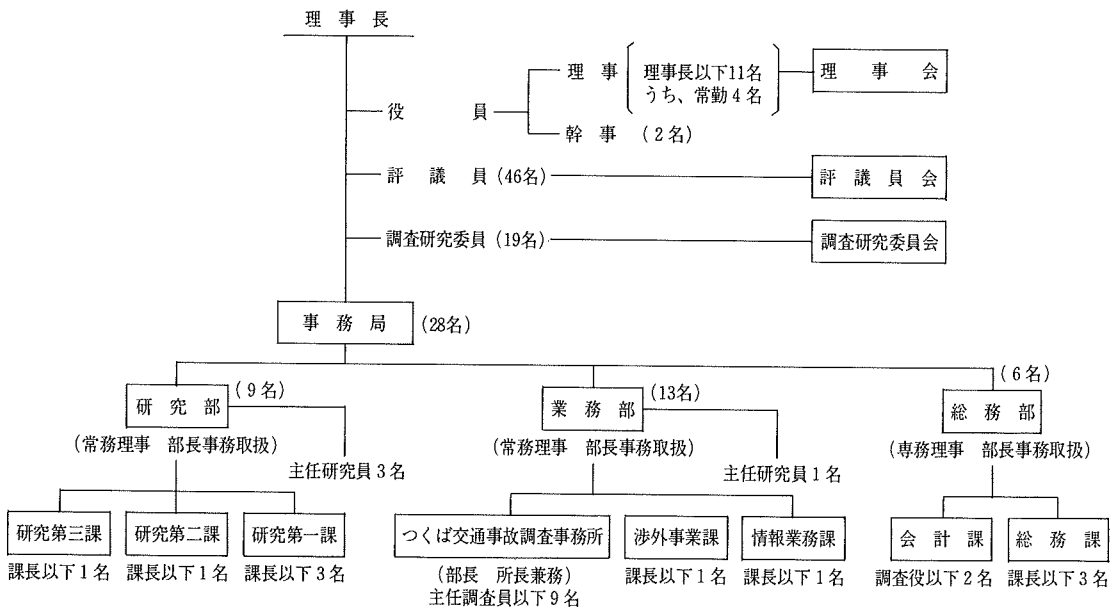


図1 財団法人交通事故総合分析センター組織図 (平成5年7月1日現在)

表1 財団法人交通事故総合分析センター調査研究委員

(平成5年7月1日現在)

| 氏名    | 現職                       |
|-------|--------------------------|
| 井口 雅一 | 東京大学 工学部 教授              |
| 大蔵 泉  | 横浜国立大学 工学部 教授            |
| 大塚 敏文 | 日本医科大学 教授                |
| 越 正毅  | 東京大学 工学部 教授              |
| 佐藤 武  | 慶応義塾大学 理工学部 教授           |
| 鈴木 春男 | 千葉大学 文学部 教授              |
| 長江 啓泰 | 日本大学 理工学部 教授             |
| 長山 泰久 | 大阪大学 人間科学部 教授            |
| 野口 薫  | 千葉大学 教養学部 教授             |
| 馬場 孝  | 財団法人 日本自動車研究所 理事         |
|       | 警察庁 交通局 交通企画課長           |
|       | 警察庁 科学警察研究所 交通部長         |
|       | 運輸省 自動車交通局 技術企画課長        |
|       | 運輸省 交通安全公害研究所 交通安全部長     |
|       | 建設省 道路局 企画課長             |
|       | 建設省 土木研究所 道路部長           |
|       | 総務庁長官官房交通安全対策室企画・調査担当参事官 |
|       | 厚生省 健康政策局 指導課長           |
|       | 消防庁 救急救命課長               |

(順不同・敬称略)

調査事務所は平成五年四月一日に茨城県つくば市に開設され、調査業務は八月一日から実行し

(4) 交通事故調査事務所の設置  
分析センターの特色の一つは我が国で初めて専従の調査員を置いてミクロ調査(事故例調査)を実施することである。このことよって、人、道路、車両、救急救助等総合的な観点から交通事故の防止及び被害軽減を図るための基礎資料を得て、科学的な調査分析が可能になるものと期待している。

### 三 活動

分析センターは、昨年三月設置されたばかりで現在は活動態勢が充分整っているとは言い難く、従って未だ特筆するような成果はまともっていない。

ている(図3)。

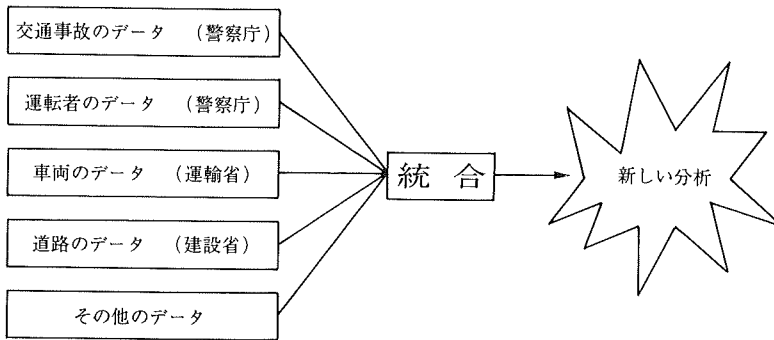


図2 交通事故統合データベースによる総合的なマクロ交通事故分析

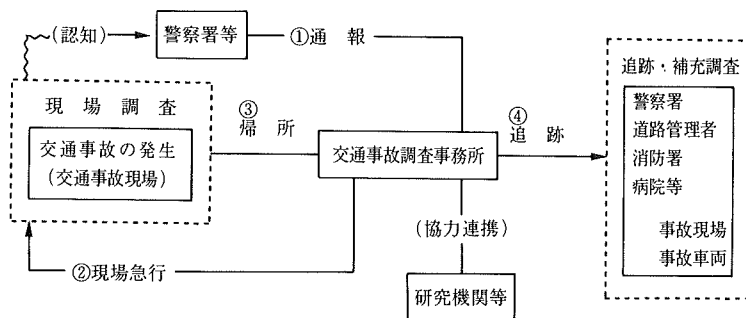


図3 交通事故調査活動

以下平成四年度中に実施した事業を簡単に紹介することとする。

(1) 自主事業

① 分析用ソフトウェアの作成等(運輸省補助事業)

交通事故統合データベースや交通事故、運転者、自動車に関する個々のデータベースに



対する分析用ソフトウェアの作成を行い、多量のデータを対象としたクロス統計分析作業の効率化を図った。

② 交通事故対策効果予測システムの基礎研究  
交通規制、道路構造、車両特性の各要素と交通事故との因果関係を明確にするため、車両の走行速度を基本変数とした交通事故解析モデルの作成を進めた。

③ 交通事故分析の体系化を目的とした交通事故例分析のあり方に関する研究

マクロ交通事故分析と交通事故例分析を有機的に結合させた交通事故分析の体系化及び交通事故の再現を前提とした交通事故例分析のあり方を検討するために、諸外国における交通事故例分析に関する調査及び車両衝突実験を行った。

## (2) 受託事業

二一件の事業を受託した。そのうち主なものは次のとおりである。(一)内は委託者。

① 交通事故例調査分析の実施(総務庁、建設省、自動車安全運転センター)

六都府県(東京、神奈川、愛知、大阪、兵庫、広島)において、合わせて約三〇〇件の交通事故を対象に運転者、車両、道路交通環境、救急医療等の観点からの総合的なデータを収集し、事故防止及び被害軽減について調

査分析を行った。この調査分析の成果は、平成五年度から開始する当センターの交通事故調査事務所の活動にも生かされていることとなる。

② 交通事故分析の高度化及びソフト開発に関する調査研究(警察庁)

交通事故統計データに運転者管理及び自動車データを結びつけた「交通事故統合データベース」を使い、「車両重量と交通事故の被害程度の関係」、「運転者の違反歴や事故歴と交通事故発生率の関係」について分析を行った。

③ 道路データの活用による総合分析(建設省)

道路交通センサスデータと交通事故統計データを建設省各地方建設局で作成したマッチングデータを利用して統合した(平成二年分)。この統合データを活用し、事故多発地点の抽出及び交通事故と道路交通環境指標との統計分析を行った。

④ 観光地における交通情報等のあり方に関する調査研究(日本交通管理技術協会)

二二道県二四ヶ所の観光地を対象とした交通事故集計分析を実施し、観光地における交通事故の特徴を明らかにした。

⑤ 高速自動車国道における詳細な交通事故分

析(日本道路公団)

高速自動車国道における特徴的な交通事故である雨天・路面湿潤時の事故、速度超過の事故及び多重事故を重点課題とし、これらに対する人、道路交通環境、車両の面からの総合的な調査分析を行った。

(3) 諸外国の交通事故分析機関等との交流及び情報交換

諸外国との情報交換ネットワークを築くため、当センター事業内容をまとめた英文パンフレット(二、〇〇〇部)を作成し、一九ヶ国四八機関に対して配布した。

## 四 事業実施上の諸問題

問題点を詳細に抽出し始めると際限がないが、特に、強く感じたものを数点挙げてみることにする。

(1) データの膨大さとその変化の追跡

統合データベースの構築が分析センターの特色の一つとなっているが、そのデータが膨大であるだけでなく刻々と変化を続けている。それを追跡し、信頼が保てる状態で管理して行くことは大変な努力を必要とする。

① 運転免許

運転免許保有者は全国に平成四年で約六、四〇〇万人となるが、新しく免許を取得した

人は約四〇〇万人、交通違反等で免許証に何らかの変化が生じたと思われる人が約九〇〇万人もいる。その他保有者が死亡したり、免許を更新しない人もかなりの数にのぼる。しかも免許証一つをとってみても統合データベースで取扱う項目は、性別、住所、種類等約一七〇にも達する。

## ② 車両登録

車両保有台数は平成三年で全国で約六、二七〇万台となる。そのうち新車登録は七七〇万台、廃車が五五〇万台程度の変化が生じている。自動車一台とってみてもその取扱う項目は約四〇項目になる。

## ③ 交通事故

負傷者が発生する交通事故は平成四年で約七〇万件数に達し、そのうち死者は約一一、五〇〇人となっている。その事故一件について取扱う項目は約一〇〇項目になる。従って毎年この程度のデータが増加して行くこととなる。

## ④ 道路交通環境

五年毎に実施される道路交通センサスの交通量観測地点数は約二五、〇〇〇ヶ所であり、これで全国の都道府県道以上の道路を表わすこととなる。その一般交通量調査箇所別基本表の項目数も一〇〇以上となっている。もち

ろんその全てが交通事故に、関係するものではないが、大部分は分析の対象となって来るものと思われる。

## ⑤ その他

以上のデータの他に今後検討の対象となるものとしては損害保険会社等が収集している交通事故データ、人口動態データ、気象データ等が考えられる。

データを統合して行く段階で矛盾を発見することがあるが、データが膨大だけに入力ミスとも思われても変わるべき根拠のある数字が出るまでは単純に修正することもできず、しばらくはその矛盾を承知の上で作業を進めざるを得ない等いろいろと問題も多い。

## (2) ミクロ調査(事故例調査)の限界

つくば市に事務所を設置してミクロ調査を実施しているが、それによってカバーできる範囲はせいぜいつくば市、土浦市及びその周辺で人口にして三〇万人、面積にして四〇〇km<sup>2</sup>程度である。また調査できる事故件数にしても、現在は一チーム四人の二チーム編成としているが、追跡調査等関係データの収集に多くの時間を必要とするため、一チーム一日一件が限界であり、したがって最大限一日二件の事故例しか調査できない。

交通事故は地域による特性もあり、いろいろなケースがあるため、できるだけ広範囲に多くの事

故例の資料を収集したいところであるが、分析センターの財政基盤がまだ十分に確立されている状況にはないため、現在の状態をしばらくは続けざるを得ない。

## (3) 事故発生地点の表示

交通事故が発生すれば所轄の警察官が事故現場に行き、現場の処理を行いつつその事故に関する調査を作成する。その調査に基づいて交通事故統計原票が作成され、その内容が警察庁の交通事故データファイルに入力される。

その交通事故統計原票の中に地点コードの欄があるが、一般道路ではキロポストの整備が未だ十分でなく、事故調査を作成する警察官も事故発生地点をその道路の管理データと直接関係づけた表示ができないので、概略図等で記録されている。したがって、事故が発生してもその位置については警察署、路線、市町村名しかデータファイルの情報として入力されていない。

このため交通事故と道路交通環境との関係をそのままでは具体的に分析することは極めて難しい。ただ事故統計原票にはコード化されていないが事故発生地点の地番が記入されている。

そこで現在事故統計原票の地番とか概略図を道路の路線ごとの距離標(キロポスト)に置き換えるマッチング作業が建設省で実施されている。この作業は取りあえず昭和六三年、平成元年、二年

表2 一般交通量調査の調査地点数の推移（常時観測地点を含む）

| 実施年度<br>項目<br>道路種別 | 昭和49年度           |                     | 52年度             |                     | 55年度             |                     | 58年度             |                     | 60年度             |                     | 63年度             |                     |                  |                     | 平成2年度            |                     |
|--------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|
|                    | 交通量<br>観測地<br>点数 | 平均区<br>間長<br>(km箇所) | 交通量<br>観測地<br>点数 | 平均区<br>間長<br>(km箇所) | 交通量<br>観測地<br>点数 | 平均区<br>間長<br>(km箇所) | 交通量<br>観測地<br>点数 | 平均区<br>間長<br>(km箇所) | 交通量<br>観測地<br>点数 | 平均区<br>間長<br>(km箇所) | 平日               |                     | 休日               |                     | 交通量<br>観測地<br>点数 | 平均区<br>間長<br>(km箇所) |
|                    |                  |                     |                  |                     |                  |                     |                  |                     |                  |                     | 交通量<br>観測地<br>点数 | 平均区<br>間長<br>(km箇所) | 交通量<br>観測地<br>点数 | 平均区<br>間長<br>(km箇所) |                  |                     |
| 高速自動車国道            | 107              | 12.2                | 164              | 12.4                | 224              | 9.4                 | 276              | 9.2                 | 306              | 9.3                 | 399              | 8.7                 | 81               | 9.9                 | 435              | 8.8                 |
| 都市高速道路             | 27               | 6.8                 | 32               | 6.4                 | 35               | 5.8                 | 39               | 6.0                 | 40               | 6.1                 | 49               | 5.8                 | 2                | 10.5                | 62               | 5.3                 |
| 一般国道               | 4,881            | 6.9                 | 5,779            | 6.8                 | 6,040            | 6.3                 | 6,781            | 6.4                 | 6,912            | 6.3                 | 7,194            | 6.1                 | 2,901            | 6.2                 | 7,377            | 5.9                 |
| 主要地方道              | 5,128            | 7.4                 | 5,736            | 7.3                 | 5,941            | 6.7                 | 6,673            | 6.6                 | 6,800            | 6.5                 | 6,977            | 6.3                 | 1,520            | 6.4                 | 7,079            | 6.2                 |
| 一般都道府県道            | 11,246           | 7.3                 | 11,005           | 7.0                 | 11,232           | 5.5                 | 9,712            | 5.2                 | 10,065           | 5.1                 | 10,270           | 5.1                 | 829              | 5.9                 | 10,426           | 5.0                 |
| 市長村道(一部)           | 6,826            | 3.2                 | -                | -                   | 192              | 2.3                 | 162              | 2.3                 | 193              | 2.3                 | 214              | 2.2                 | 37               | 2.4                 | 230              | 2.1                 |
| 計                  | 28,215           | 6.2                 | 22,716           | 7.1                 | 23,664           | 6.0                 | 23,643           | 5.9                 | 24,316           | 5.8                 | 25,103           | 5.7                 | 5,370            | 6.2                 | 25,609           | 5.6                 |

の三か年について交通センサスの対象となる道路について行われているが、それでも年間約三〇万件もあり、大変な労力を要する作業となっている。距離標の整備が一般都道府県道まで達成されるのはまだまだ見通しが立たない状態で、このマッチング作業もずっと続くことになり、最新のデータによる分析もままならない状態が続くこととなる。

(4) 道路交通環境の対応資料

当センター（財）交通事故総合分析センター）で作成している統合データベースには、基本的にはマッチングデータが組み込まれることとなるが、このうち道路に関するデータは交通センサス区間のものとなる。

この交通センサスの一般交通量調査地点は、表2に示すように、平均区間五〜六kmに一ヶ所の割合であり、その地点の調査結果がその区間を代表することとなる。都道府県道の平均延長は約一〇kmであるから、一本の道路を二地点程度の調査結果で表すこととなり、かなり大まかな感じを拭えない。

分析を開始する当分の間はこの程度のデータでやむを得ないが、分析が進むにつれて補完のデータがかなり必要になるものと思われる。また、交通センサスには記載されていない項目で、交通事故に関係の深い防護柵、照明、電柱等の設置状況

や交差点に関する更に詳細な情報等が必要となるであろう。したがって、これらの事故分析から具体的な道路交通環境に関する安全対策を浮かび上がらせるにはもう少し時間が必要と思われる。

おわりに

分析センターは設立されて一年半以上経過したが、「四」の所でも述べたように各種の問題を抱えており、期待されるような成果を提供できる段階には至っていない。しかし徐々にではあるがその態勢が整いつつあり、これまで通りの関係機関の御協力が得られればその威力が発揮できるものと考えている。もう少し時間的な猶予をいただきたい。



# VICSデモ実験開催される

建設省道路局道路交通管理課道路交通情報係長 谷村 昌史

## はじめに

社会の発展に伴い道路交通情報に対する道路利用者のニーズは高度化・多様化している。一方、近年の技術革新は目覚ましいものがあり、高度なシステムの構築を可能にする技術が開発されている。道路側では、文字情報板、図形情報板、道路情報ターミナル等、道路交通情報システムの高度化が進められている。また、自動車側も、デジタル道路地図を用いたナビゲーションシステムも約四〇万台普及している。

このような状況の中、建設省、警察庁、郵政省はそれぞれ協力して、電波を利用した道路交通情報メディアについて、それぞれの特性に配慮し調

和した発展をはかるため、道路交通情報通信システム (VICS: Vehicle Information & Communication System) としてその実現を図ることとした。さらに、VICSの実現に向けて、民間企業等による道路交通情報通信システム (VICS) 推進協議会が平成三年一〇月に結成され、システムの早期実用化、事業化の推進を図るための活動を行っている。

ここでは、VICS推進協議会がVICSについて広く理解を得ることを目的に一一月九、一〇日に東京プリンスホテルで開催した、VICSデモ実験について紹介する。



写真1 試乗に先立って行われた3大臣揃ってのテープカット

## 一 VICSとは

VICSは、ドライバーが車の中でリアルタイムに欲しい情報を知ることができるシステムである。現在、ドライバーは情報板、路側通信等で情報を知ることができるが、提供メディアから一度に提供できる情報の量には限界がある。しかし、VICSは、電波を用いて大量の情報を車載機にデータ通信することで、渋滞情報、事故情報、交通規制情報、旅行時間情報等、欲しい情報をいつでも得ることができるシステムである。このシステムは、安全性の向上、快適性の向上、経済性の向上、環境の改善といった効果がある。写真2で車載機での情報表示例を示している。



写真2 車載機での情報表示例

たビーコン（発信器）から電波や光を用いてデータ通信を行うことで、歩行地点ごとに必要な情報を即地的にきめ細かく提供することができる。従来、FM放送とは別に文字信号などを放送することで、どこでも活用できる一般的な情報を広域的に提供することができるFM多重等が検討されている。

## 二 VICSデモ実験概要

VICSデモ実験では、その仕組み、効果等を

紹介するために、VICS実験車の試乗、機器展示、シンポジウムが行われた。

### (1) VICS実験車の試乗体験

デモ実験では、四五台の試乗車を用意し、一般公募者、マスコミ、会員等を対象に試乗を行った。試乗は、会場である東京プリンスホテルを発着地点とする三〇〜六〇分のデモコースを設定し、走行中の車に、東京首都を対象とした約二〇km四方の範囲内の都道以上の道路を主体とするネットワーク及び東名高速道路東京IC〜御殿場IC間の情報を提供した。今回のデモ実験における、情

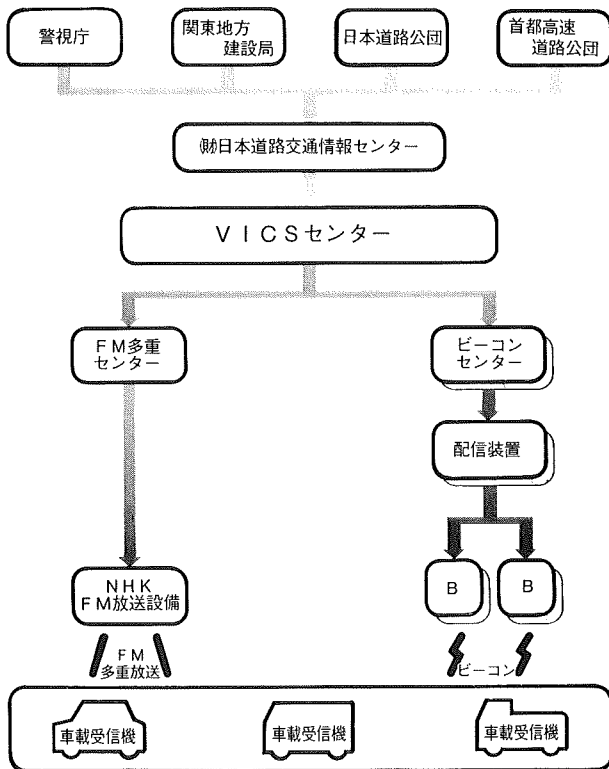


図1 デモ実験システムの情報の流れ



写真3 試乗には海外からも多数参加があった

報の流れは以下の通りであり、図1に示している。

- ・ 実験システムは、各道路管理者、公安委員会で収集している情報が(財)日本道路交通情報センターを通じてVICSセンターに送信。
- ・ VICSセンターでは送られた情報を一元的に処理し、各メディアに対応した形でピーコン、FM多重放送の各メディアセンターに送信。
- ・ 各メディアセンターではメディア固有の処理を行った後、ピーコン、FM多重それぞれのメディアを通じて車載機に情報を提供。

・ 情報を受信した車載機では情報をドライバーが確認できる形で情報を表示。

(2) VICS機器展示、機能デモ

試乗とは別に、車載機を単体として展示し、VICSの機能を体験する展示会場を設けた。

(3) VICSシンポジウム

会場内で行われたシンポジウムでは、

・ 推進協議会の成果報告

・ IVHS-AMERICA, ERTICO から招いた講師による、欧米における道路と自動車のインテリジェント化に関する取り組みの紹介。

・ 官庁、学識者、ユーザー代表らによるシンポジウムが行われた。

### 三 今後の活動

今回のデモ実験では、VICSで検討しているシステムについて、ほぼ実用仕様での運用ができた。また、道路管理者、公安委員会等VICSに関係する機関及び、主な自動車、電気メーカーが多数参加したことは、VICSが実用化されれば、総合的なシステムとして運用され、メーカー各社が機器開発を始めることがうかがえた。

現在、推進協議会では早期実用化に向けて、具体的なシステムの運用方法について検討を行っている。

### おわりに

VICS推進協議会が発足して以来、官民一体となった検討が進められ、技術的にもデモ実験を行う段階に至った。開会式では、五十嵐広三建設大臣、佐藤観樹国家公安委員会委員長、神崎武法郵政大臣が揃って出席し、三大臣とも祝辞の中でVICSに対する大きな期待が述べられた。また、デモ実験の参加者も予想を大幅に上回る数になり、一般の関心も高まっている。VICSの実用化に対する期待は、非常に大きい。



写真4 車に乗らなくてもVICSを体験できた展示会場

# 財団法人駐車場整備推進機構の概要

## 財団法人駐車場整備推進機構事務局

### 一 設立の経緯

近年、モータリゼーションの進展等により、社会経済活動における自動車交通の役割がより一層高まり、豊かな国民生活を営むうえで自動車はなくてはならないものとなっていますが、都市の中心市街地においては駐車施設の整備が不十分であることから、路上駐車 of 蔓延による交通渋滞、交通事故の増加、さらには都市機能の低下や中心市街地の活力低下等の原因となっています。従来、駐車場の整備は民間を中心に進められてきましたが、都市においては地価が高く用地の取得が困難になってきており、民間のみに駐車場の整備を期待することは難しい状況になってきています。

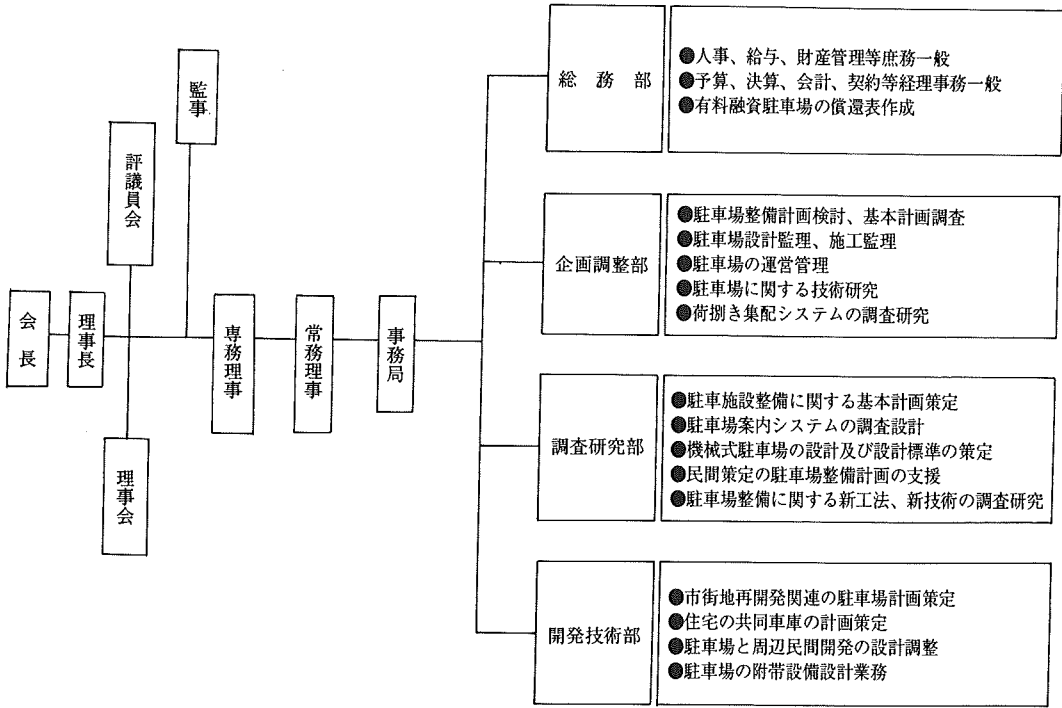
これまで、駐車場の整備を促進するための公的

な施設としては有料道路事業の一環として地方公共団体や第三セクターが整備する駐車場に対する無利子融資や、民間が整備する駐車場に対する低利融資等が講じられてきましたが、駐車場整備をめぐる困難な状況を考えると、これまで以上に積極的な取り組みが必要となっています。このため、平成三年度に道路法及び駐車場法の改正がなされ、交通安全施設等整備事業による補助制度等の新たな制度が創設されるなど駐車場整備施策の充実、強化が図られました。

また、財団法人道路新産業開発機構において、都市の中心市街地における違法な路上駐車対策として、平成三年度から駐車場整備に関する手法等の研究が進められ、公的機関が駐車場整備に積極的に参加するにしても、用地取得が困難なことを

考慮すると道路、公園、河川等の公共空間の活用が不可欠であり、さらに事業を経済的かつ円滑に進めていくためには周辺の再開発ビルや地下街等と一体的に整備することが望ましいなど新たな整備手法の調査研究が必要であり、駐車場整備に係わる種々の課題を解決し、支援する新しい組織が必要であるとの結論に至りました。

このようなことから、同機構は今年一月二七日に駐車場整備推進機構設立準備室を設置し、新財団の発足にむけ関係機関並びに関係団体と協議を進め、ご支援、ご協力を得て七月一四日に財団法人駐車場整備推進機構（会長・豊田章一郎、理事長・高橋国一郎）が設立されたものであります。



### 三 機構の業務内容

主な業務内容は次の通りです。

- (1) 都市における駐車場の整備に関する調査研究
  - ・都市内の駐車場の整備を計画的に進めるためのマスタープラン策定調査の支援等
  - ・駐車場の整備に関する新工法、新技術の調査研究
  - ・他の都市施設・機能と駐車場の一体的整備等による多機能型駐車場に関する調査研究
  - ・荷捌き集配システムに関する調査研究、駐車場案内システムの調査研究
- (2) 道路等の公共空間等を活用した駐車場の整備に対する支援、協力等
  - ・駐車場を重点的に整備する区域に関する駐車場の整備計画策定調査の支援等
  - ・道路等の公共空間等を活用した駐車場の基本計画策定調査の支援等
  - ・周辺の再開発ビル、地下街、民間駐車場等を含めた総合的な計画の策定及び共同化の計画や事業調整の支援等
  - ・駐車場整備の設計監理及び施工監理の支援等
  - ・複数の近接する駐車場から最終目的地までの入及び車の流れをスムーズにするための出入口一体化の事業調整の支援等



(3) 住宅地域等における駐車場の整備に対する支援、協力等

・集合住宅等の管理組合等が行う車庫の整備計画に関する助言等

・集合住宅等の管理組合等が行う車庫の整備計画策定の支援等

・市街地再開発関連の駐車場計画の策定の支援等

(4) 道路等の公共空間等を活用した駐車場の管理運営

・道路等の公共空間を活用した駐車場等に関する設備の設計、整備及びその管理運営

(5) 駐車場に関する図書の刊行その他の事業

・駐車場に関するデータベースの整備及び情報提供

・駐車場の経営や技術に関する相談、講習会の開催及び刊行物の発行等

・駐車場整備に関する相談及び融資貸付等の支援等

#### 四 事業実施状況

本年七月に機構が設立されて以来約五カ月が経過し、機構事務局の組織体制や事業着手のための準備等も整い、現在、国や地方公共団体等からの受託事業を中心に都市における駐車場の整備に関する調査研究、道路等の公共空間を活用した駐車

場の整備に関する調査研究等の調査研究事業を主体に実施しておりますが、その状況は次のとおりです。

(1) 都市における駐車場の整備に関する調査研究

① マスタープラン策定調査

マスタープラン策定調査は、都市における総合的・計画的な駐車場整備を図るための基本方針の作成、駐車場の整備推進方策の作成、重点的に整備する必要のある地区の選定等を行うもので、現在、会津若松市内における骨格的な交通体系の整備方向に対応した駐車場施設のあり方の検討のための調整、八王子市域全体についての効果的・効率的な駐車場整備等駐車対策を総合的かつ計画的に行うための調査を行っております。

② 都市機能向上関連調査

都市機能向上関連調査は、都市の商業・業務地域等において建物に付置される駐車場の共同利用、駐車場案内システム、駐車場の休日解放導入等の既存（計画）駐車場の有効利用策の検討を行い都市機能の向上を図るもので、現在、名古屋市金山地域活性化のための都市基盤整備の一環として、共同駐車場整備促進計画策定を目的とした調査のほか、静岡市の中心地区における駐車場不足から生じる諸問題に対処するため専用駐車場休日に一般

開放するシステムの導入及び駐車場共通利用券制度導入に向けた計画策定のための調査を行っております。

③ 市街地再開発関連駐車場整備調査

市街地再開発関連整備調査は、再開発が望まれる地区を合理的かつ健全に高度利用して、市街地環境の整備を行う各種開発事業の実施にあたって、地区内建築物・施設に適正な駐車場の誘導を図ることを検討するもので、現在、高崎市等の市街地再開発事業に関連する駐車場整備計画を含む再開発計画策定調査を行っております。

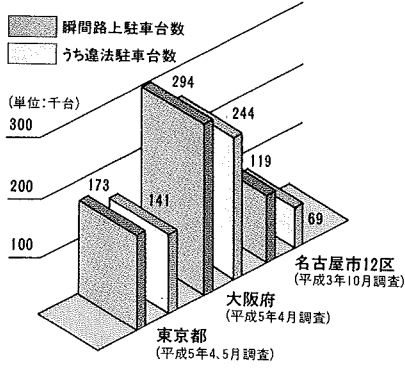
④ 住宅団地関連駐車場（車庫）整備調査

住宅団地関連駐車場（車庫）整備調査は、住宅団地の管理組合、開発事業者等が駐車場整備を行う場合の資金調達、施設規模、構造計画等に関して、支援・協力するもので、現在、共同住宅における「車庫」の整備促進方針の検討調査を行っております。

(2) 道路等の公共空間等を活用した駐車場の整備に関する調査研究

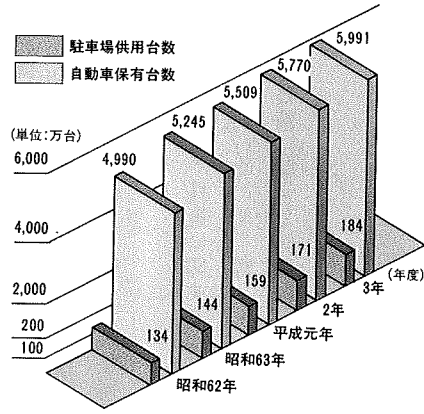
① 駐車場整備における公共空間等の有効利用方策に関する調査

土地利用の高度化が進む中で、公共空間等の有効利用による駐車場の整備の促進が求められています。今年度は、深層地下空間等の



資料:警察庁・愛知県警調べ

三大都市圏での路上駐車状況



資料:立体駐車場工業会「自動車駐車場年報1992年版」

駐車場供用台数と自動車保有台数の推移

利用方策や駐車場と公共空間施設の一体的整備、多機能型駐車場の整備方策及び円滑な出入庫等のニーズに対応するため、駐車場においてメカトロニクスを応用する等の駐車場の

高度化・複合化に関する調査を行っております。

② 公共空間等を活用した駐車場整備に対する支援・協力等

駐車場の整備については、地方公共団体や国、県、市等の道路管理者において事業が鋭意進められていますが、次のようにその調査計画の支援協力等を行っております。

イ 重点的に駐車場の整備を推進する地域に関する調査として、駐車場の需給調査と予測及び駐車場施設候補地の検討等とフイジビリティスタデー

ロ 東京都江戸川区船堀地区における新川の河川区域を活用した地下駐車場の施工法の検討・地下駐車場の基本計画作成調査

(3) 駐車場の新工法についての技術基準に関する調査

自走式駐車施設に比較し容積のコンパクト化が可能な平面往復式機械装置による駐車場施設に関する標準化の検討調査のほか今後増加が予想される地下駐車場の換気、防災等の建築設備に関する整備水準の検討を行っております。

(4) 広報活動その他

機構のパンフレットの作成、機関誌の発行その他、機構の事業活動の状況や駐車場問題に関する実務的な内容の掲載を主体とした「財

団ニュース(仮称)」の発行等の広報活動を行う予定であります。

## 五 おわりに

今後、駐車場整備を推進して路上駐車を解消するためには、各都市において公共駐車場や民間駐車場等の都市全体のマスタープランを作成する必要があります。また、特に都市中心部では、道路等の公共空間を活用した公共駐車場の整備が不可欠であり、併せて周辺の再開発ビルや地下街、民間駐車場等を含め、総合的に整備することが必要です。しかしながら、このような総合的な計画立案、計画・事業調整、経営ノウハウが行政サイド民間サイドともに不足しているとの指摘がなされております。さらには、民間の駐車場整備や住宅地域の車庫整備についても、強力な支援体制の確立が求められています。

このような状況を踏まえ、財団法人駐車場整備推進機構は、駐車場の整備促進のための調査研究や技術開発等種々の事業に積極的に取り組み、駐車場の整備に対する幅広い支援、協力等を行うことによりご期待に応えて参りたいと存じますので、御指導、御鞭撻の程よろしくお願い申し上げます。

# 最近の道路管理の傾向と対策等

建設省青森工事事務所道路管理第一課長 山口 新一

## 一 および

当工事事務所は、岩木川、馬淵川の河川改修事業、陸奥湾沿岸の海岸保全事業及び県内の一般国道四号、七号、四五号、一〇四号の道路改築、維持修繕、雪寒の各事業を担当している総合事務所で、職員一九四名により各事業を実施している。

このうち道路管理（県内一事務所）については、四号一・二三・八km、七号八六・一km、四五号四・六・四km、一〇四号一八・三km、合計二七四・六kmの管理区間を四出張所で管理している。

今年度は第11次道路整備五箇年計画の初年度として、「生活者の豊かさを支える道路整備の推進」、「活力ある地域づくりのための道路整備の推進」、

「良好な環境創造のための道路整備の推進」などを基本とした計画的な事業を推進するために、津軽自動車道（二〇一号）、百石道路（四五号）のほか、各バイパス（八戸・十和田・弘前・浪岡・常盤等）の改築工事はじめ、長島地下駐車場（四・七号）、浅虫人道橋（四号）、青森市内連続照明等の交通安全事業、また「道路利用者へのサービス向上」のための「道路相談室（道路110番）」の試行、「人にやさしい快適な道路」を目指し道路使用の適正化を図る「クリーン・ロード対策協議会（仮称）」の設立準備等を推めている。

これらの事業が実施される中で、道路管理第一課では、

- ① 道路区域の変更・供用・引継等
- ② 占用物件の支障移転
- ③ 行政サービスの向上のための情報収集把握・提供・苦情処理
- ④ 道路使用の適正化、道路愛護思想の啓蒙活動などの業務量が増大し、円滑な業務執行のために努力しているところである。

その中で特徴的なものとして、②、③、④について、傾向と対策等について御紹介する。

## 二 占用物件の支障移転等の問題点

### 1 長島地下駐車場の概要

「長島地下駐車場工事」は、青森市の中心地長島一丁目的一般国道四、七号分岐点付近に、地下一層式収容能力二〇〇台、長さ一六〇m、幅三

長島地下駐車場一般図  
平面図

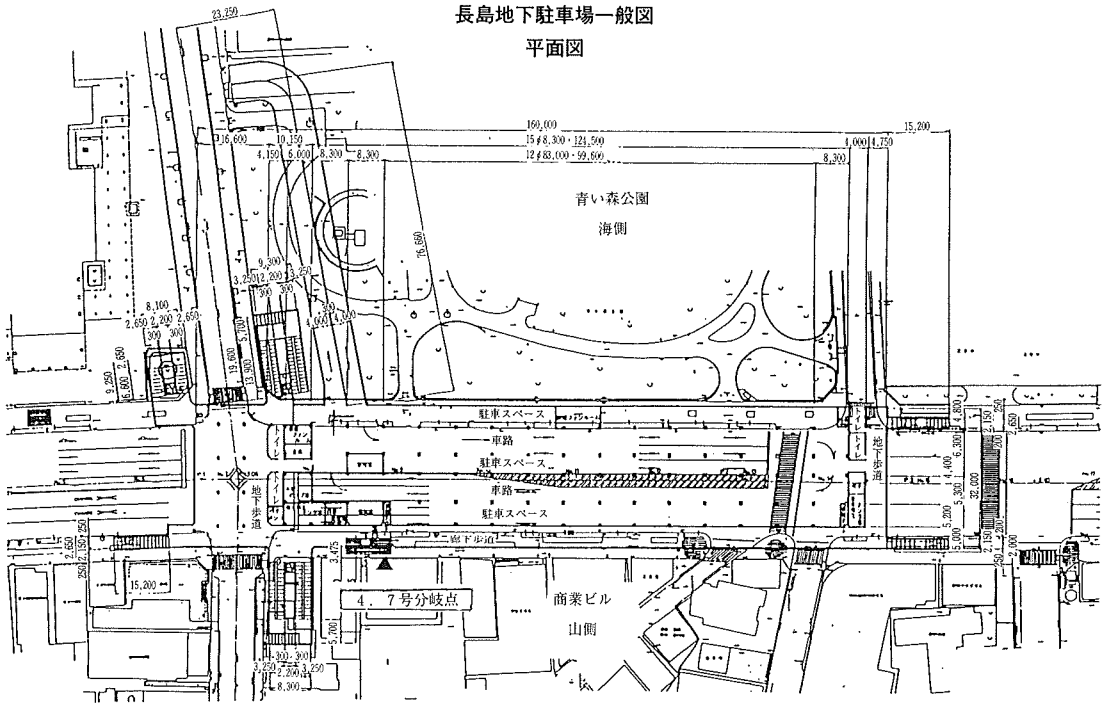


図 1

標準断面図

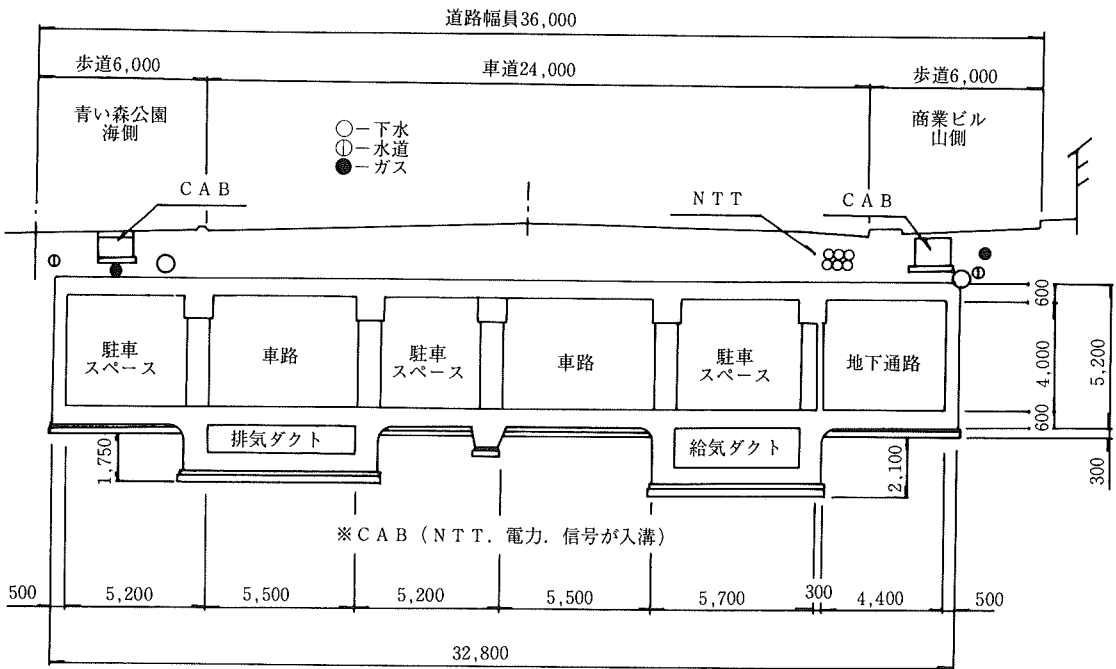


図 2

二・八mの地下駐車場を建設するもので、平成五年度に工事に着手し平成八年度完成を予定している。

図2で判るように、道路幅員三六mのところ幅三二・八mの構造物を作るため、土留工等を考慮すると占用物件の埋設場所が限られる状況である。

## 2 占用物件の移設

当該地域の地下占用物件は、車道にN T T管路、歩道には両側にN T T・電力・信号のケーブル(C A B収容)、水道、下水、ガス、地上物件は、道路標識、信号機、有線放送、街路灯等があり、工事開始までに移設等を終了しなければならない。平成四年度から各占用者等と調整に入り、年度内には、

- ① 占用物件の確認・整理
- ② 移設場所の決定
- ③ 仮移設の方法
- ④ 工事方法と時間の調整

各占用者とも大規模な移設工事を伴うため、全体の事業計画を改めて見直しを行い、地下埋設物件のうち、車道部N T T管路は他の道路へ迂回、歩道部海側のC A Bその他は吊り防護方式、歩道部山側は民地側に移設し、C A Bは撤去新設する

こととし、その他地上物件を含め平成五年一月にはすべての撤去・移設を完了した。

## 3 監督処分と補償について

道路工事による占用物件の移設については、道路法第七条第二項一号による「監督処分」が原則とされている。

それを根拠として「占用許可の条件」には一般的・包括的な条件として、「工事等の事由により監督処分を命じた時には移転・改築等の費用を占用者が負担すること」とされているが、それが「社会通念上の受忍の限度」を越える場合には、具体的事例を検討し損失の補償を考慮することが必要となる。

- 長島地下駐車場工事の場合は、
- ① 道路幅員のほとんどを利用する工事
  - ② C A B工事が完了している地区
  - ③ 道路管理者による有料駐車場の整備は新しい事業

であることから、

- ① 仮移設・本移設の二回の工事が必要
- ② 移設場所が限定
- ③ C A Bの解体・設置のため、C A B内の収容物件も対象
- ④ 移設費用が相当規模

などの事態が発生することになり、更に、

① 占用物件の経過年数

② 許可物件の特記の有無

③ 工事予測の可否

④ 占用者の経営状況

なども検討し、補償についてはおのおのの補償算定基準により処理した。

監督処分による補償の検討は、今日の社会的状況から、個々の事情を調査検討し対処しなければならず、検討マニュアル等が必要なのではないかと痛感させられた。

## 三 「道路相談室(道路110番)」

### 設置の検討

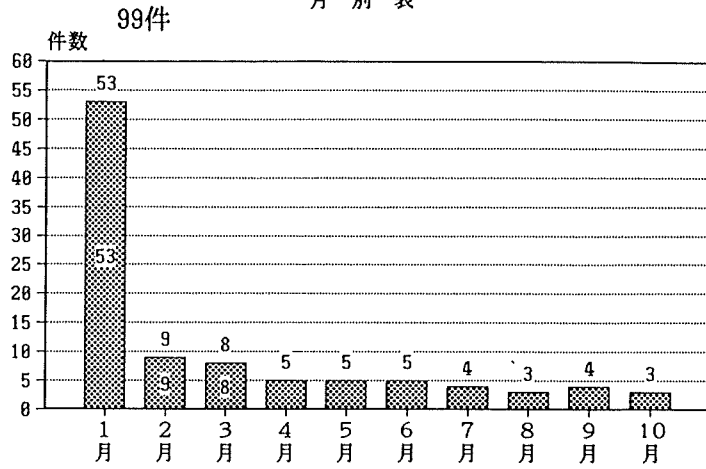
#### 1 道路相談室の試行状況

「道路利用者へのサービスの向上」の要望はますます増大しているが、その一環としての「道路相談室」は、平成五年一月から試行されている。一〇月までの相談結果は以下のとおりである。

- ① 相談件数の推移 (表1)
- ② 道路管理者別件数 (表2)
- ③ 相談内容別件数 (表3)

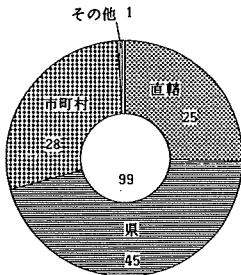
表1

月別表



2 相談室設置等の検討  
 当工事事務所は、直轄国道の管理に関しては県内一事務所であるため、あらゆる道路の相談を受け付け迅速に対応することを目的として、直轄国

表2



|     |        |    |
|-----|--------|----|
| 直轄  | 25.3%  | 25 |
| 県   | 45.5%  | 45 |
| 市町村 | 28.3%  | 28 |
| その他 | 1.8%   | 1  |
| 合計  | 100.0% | 99 |

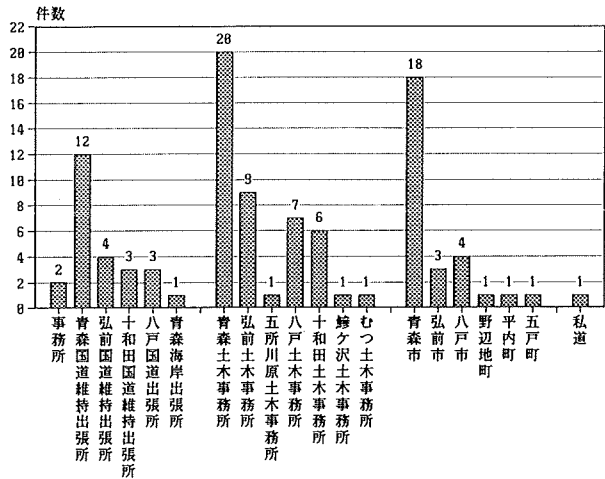
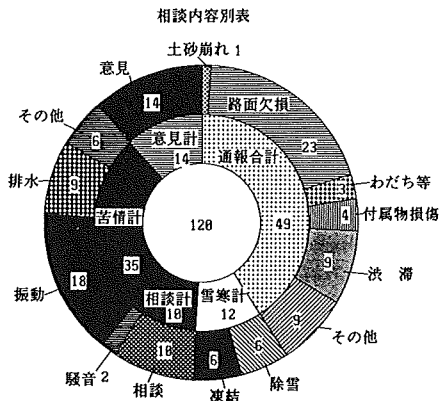


表3



|       |       |        |     |
|-------|-------|--------|-----|
| 土砂崩れ  | 0.8%  | 1      |     |
| 路面欠損  | 19.2% | 23     |     |
| わだち等  | 2.5%  | 3      |     |
| 付属物損傷 | 3.3%  | 4      |     |
| 渋滞    | 7.5%  | 9      |     |
| その他   | 7.5%  | 9      |     |
| 通報合計  |       | 48.8%  | 49  |
| 除雪    | 5.0%  | 6      |     |
| 凍結    | 5.0%  | 6      |     |
| 雪害計   |       | 10.0%  | 12  |
| 相談    | 8.3%  | 10     |     |
| 相談計   |       | 8.3%   | 10  |
| 騒音    | 1.7%  | 2      |     |
| 振動    | 15.0% | 18     |     |
| 排水    | 7.5%  | 9      |     |
| その他   | 5.0%  | 6      |     |
| その他計  |       | 29.2%  | 35  |
| 苦情計   |       | 11.7%  | 14  |
| 意見    |       | 11.7%  | 14  |
| 意見計   |       | 100.0% | 120 |
| 合計    |       | 100.0% | 120 |

道はもちろん、青森県下七土木事務所、六七全市町村の道路情報の収集把握が必要になるなど、あらゆる面からの検討が必要となり、以下の項目について検討した。

①全ての道路管理者等への周知徹底

②道路情報提供のため必要な情報、資料の収集整理

イ 道路管理者その他関係機関の担当部署、担当者、電話、FAX等一覧表の作成

ロ 道路交通規制、工事等の情報収集

ハ 道路地図、住宅地図の収集整理

ニ 観光地、著名施設等の把握

ホ 県内各種行事の把握

③相談室電話の設置について

イ 電話の設置は、交換経由または直通専用電話にするのか

ロ 休日、夜間の対応方法

ハ 電話の設置場所

④相談室対応について

イ 運用マニュアル対応事例集の作成等

ロ 対応者（専門知識・経験）の人選

ハ 職員の専任か通常勤務者とするのか

⑤一般市民等への周知方法について

イ 報道機関

ロ チラシの作成

ハ その他

### 3 設置のための対応と課題

前項の検討事項に対して、次のように対策をした。

①県と協力し、土木事務所、青森県道路公社、日本道路公団さらに港湾管理者、警察にも協力、要請を行い関係者との対策会議を開いた。また市町村には県主催の会議及び直接文書を発送し徹底を図った。

②イ 道路管理者、関係機関の担当者、電話、FAXを一覧表にまとめた。

ロ 各市町村の道路地図、主要都市の住宅地図を収集し備えた。また県内の道路案内図を作成し、道路規制箇所を表示した。

ハ 県の観光要覧を用意し青森のイメージアップに努めた。

③イ 相談者へ速やかな対応から、課への直通専用電話とした。

ロ 休日・夜間は緊急の場合のみ道路情報連絡員へ再度電話していただくようテープで流すことにした。これまでは特段の問題は発生していない。

ハ 専用電話は、課に机を設けてそれに置いて対応している。

④イ 対応は、聞き取り内容を関係する道路管理者にFAXで紹介し処理状況の返信を受けるもので、対応の仕方はマニュアルを作成し勉強会を行った。

ロ 対応者は、道路行政の知識と対応マンが必要となるので、係長・課長が対応しているが、不在の際には係員も対応する。

ハ 専任者の配置であるが、これまでの経験では一日一〇件以上相談があれば必要と思われる。五・九件では事務にやや支障を及ぼす程度、四件以下ではさほど支障にならないと思われる。現在は件数が少ないこともあり、特段業務上支障はない。

⑤イ 青森県政記者クラブへ記者発表を行い、新聞、テレビ、ラジオ等で報道された。

ロ 「道路相談ポケットブック」(三、〇〇〇部)を作成し、一般住民、関係機関等に配布した。また、道路使用適正化のパンフレット(一〇、〇〇〇枚)を作成し、その中に「道路相談室」について記載し、広報をした。

ハ その他道路情報版で表示している。

### 4 試行一〇カ月が経過して

手探り状態でスタートしたが、いざ開始してみると関係機関との連携もよくなり思ったほどの苦情もなく、職員の対応・処理も迅速になり、県土木・市町村の対応も同様で、相談者に「怒られる」こともなく、お礼等も頂き、「道路利用者へのサービス向上」に寄与しているという実感も湧

いてきている。

来年は、全国的に「道路110番」を実施する運びと聞いているが、私たちの経験が役立つことを願っている次第である。

#### 四 道路使用の適正化について

最近、大阪市、京都市、東京都等で、自動販売機の不法設置が弁護士グループ等からの告発を受け、道路法、道路交通法に違反した疑いで、飲料メーカー、商店やビル管理者らが書類送検される等世間の高い関心を集め社会問題となっている。

自動販売機に限らず、不法看板・商品の歩道への設置、自転車等の放置、空缶のポイ捨て、違法駐車等、道路使用のマナー、道徳心の低下が問題となっている。

各行政機関ではこれまでも対策を講じてきたが、道路法や道路交通法による、警察や道路管理者による「指導、取締り」だけでは解決できない状況である。

市民や関係団体等と協力して問題を解決するために、九月に建設省・青森県・青森市で構成される「道路使用適正化対策懇談会」を発足させ、

①自動販売機に関するアンケートの実施

②青森地区に「協議会」設置の検討

③事務局は青森市

以上の三点を決めました。

表4

**自動販売機に関するアンケート**

1. 青森市内に設置されている自動販売機のうち、貴社に関する自動販売機は何台ありますか。

リース\_\_\_\_\_台      買取り\_\_\_\_\_台      その他\_\_\_\_\_台

2. このうち道路敷地にはみ出して設置していると思われる自動販売機は、何割位(何台)ありますか。

リース\_\_\_\_\_割      買取り\_\_\_\_\_割      その他\_\_\_\_\_割

3. 道路敷地にはみ出して設置することは道路法違反であることを知っていますか。

はい      いいえ

4. 道路敷地に設置している理由をお聞かせ下さい。

敷地がないから      お客様が買うのに便利だから      境界が判らなかつた  
宣伝効果があるから      商店が場所を指定したから      その他

5. 道路管理者は、道路にはみ出して設置している自動販売機に対し、道路法による改善の指導を検討しています。貴社の改善策をお聞かせ下さい。

3年以内に改善する      これから検討する      その他  
直ちに改善する      特に考えていない

6. 道路管理者では、対策協議会を設置したいと考えております。この場合、貴社は協議会に参加されますか。

はい      いいえ

7. 対策協議会に参加されるとしたら、貴社では幹事を引き受けて戴けますか。

はい      いいえ

8. その他意見があればお聞かせ下さい。

ご協力ありがとうございました。

〇〇〇-〇〇 [ ]

#### 1 アンケートの実施

アンケートは九月中旬に五八社に対して実施した。

イ 質問内容は次のとおりである。(表4参照)

ロ 回答結果は表5のようになっている。

回答結果をみると、社会問題化している状況を

踏まえたものと判断できるもので、道路法違反で

あることを知っている者が三八社七九%に達し、

何らかの改善等を講じようとしている者が一五社

三一%、「協議会」が設立されたら参加する者は

一九社四〇%となっている。



表5

自動販売機に関するアンケート結果

平成5年10月8日現在

|                              |               |                           |             |
|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------|
| 1. アンケートを依頼した会社              |               | ②自動販売機を設置している会社の有無        |             |
| ①回答の有無                       | 48社 (83%)     | 設置している                    | 28社 (58%)   |
| 回答                           | 10社 (17%)     | 設置していない                   | 20社 (42%)   |
| 未回答                          |               | 計                         | 48社 (100%)  |
| 計                            | 58社 (100%)    |                           |             |
| 2. 青森市内に設置されている自動販売機の台数      |               | 3. うちほみ出し自動販売機の台数         |             |
| リース                          | 4,398台 (54%)  | リース                       | 487台 (73%)  |
| 買取り                          | 1,967台 (24%)  | 買取り                       | 77台 (12%)   |
| その他                          | 1,811台 (22%)  | その他                       | 99台 (15%)   |
| 計                            | 8,176台 (100%) | 計                         | 663台 (100%) |
| 4. 道法違反であることを知っているかどうか       |               | 5. 道路敷地に設置している理由 (重複回答6社) |             |
| 知っている                        | 38社 (79%)     | 郵便局敷地                     | 5社 (9%)     |
| 知らない                         | 0社 (0%)       | 児童館敷地                     | 0社 (0%)     |
| 無回答                          | 10社 (21%)     | 駅前                        | 3社 (11%)    |
| 計                            | 48社 (100%)    | 駅前                        | 0社 (0%)     |
|                              |               | 駅前                        | 13社 (23%)   |
|                              |               | その他                       | 5社 (9%)     |
|                              |               | 無回答                       | 27社 (48%)   |
|                              |               | 計                         | 56社 (100%)  |
| 6. 改善策として                    |               | 7. 対策協議会が設置された場合参加するか     |             |
| 3年以内                         | 7社 (15%)      | 参加する                      | 19社 (40%)   |
| 4~5年以内                       | 2社 (4%)       | 参加しない                     | 14社 (29%)   |
| 6年以上                         | 6社 (12%)      | 無回答                       | 15社 (31%)   |
| 知らない                         | 1社 (2%)       | 計                         | 48社 (100%)  |
| その他                          | 9社 (19%)      |                           |             |
| 無回答                          | 23社 (48%)     |                           |             |
| 計                            | 48社 (100%)    |                           |             |
| 8. 対策協議会での幹事を引き受けるか          |               |                           |             |
| 引き受ける                        | 1社 (2%)       |                           |             |
| 引き受けない                       | 30社 (63%)     |                           |             |
| 無回答                          | 17社 (35%)     |                           |             |
| 計                            | 48社 (100%)    |                           |             |
| 9. その他の意見                    |               |                           |             |
| 官民境界の見極めがつかない                | 1社 (2%)       |                           |             |
| 自動販売機を設置しているが、安全(車体)のため設置がよい | 2社 (4%)       |                           |             |
| 現在改善中                        | 6社 (13%)      |                           |             |
| 改善のため検討中                     | 3社 (6%)       |                           |             |
| 意見なし                         | 36社 (75%)     |                           |             |
| 計                            | 48社 (100%)    |                           |             |

2 今後の予定

「協議会」設立のための打合せは三回を数え、青森警察署、町内会の代表者の意見も聞き、その骨格を次のようにまとめている。

イ 「協議会」は自動販売機のみ対象とする

のではなく、商品のはみ出し、不法看板・放置自転車等の全ての不法使用を対象とする

ロ 目的は「道路愛護の促進」「道路使用の

マナー向上」等とする

ハ 構成は、行政機関、関係業者等、商工会、商店会、町内会、消費者の代表等とする

ニ 年内の設立を目的とする

道路は「生活の足」「社会の動脈」であり、「快適な社会生活」を維持するためには「クリーンな道路」が是非望まれる。

現在、協議会の設立という所期の目的達成に向け、関係者との調整を重ね、努力しているところである。

五 おわりに

「おももり」は豪雪の代名詞で、例年道路管理上冬期道路交通確保が問題となっていたが、ここ数年来の暖冬で、吹雪で自動車が埋まったり立往生等のトラブルは発生しておらず、比較的円滑な交通確保がなされてきたところである。

しかし、「スパイクタイヤ」から「スタッドレスタイヤ」への移行で、ドライバーの中には安全運転に支障を来す、自信が持てないとの意見もあり、二年目の今冬は慣れから来る事故の多発が予想される。

道路利用者への早めかつ適切な道路情報提供、除雪、融雪等の措置を執り、道路管理瑕疵に繋がる事故を未然に防ぎ、円滑な道路管理を目指す所存です。

皆様からの御教示、御意見などを宜しくお願ひ申し上げます。

# 阪神高速湾岸線

## 出島～泉大津間開通について

阪神高速道路公団総務部総務課

### 一 はじめに

湾岸線は、関西国際空港対岸の大阪府泉佐野市から、大阪湾臨海部に沿って、本州四国連絡道路明石海峡大橋に接続する兵庫県神戸市垂水区までの総延長約八〇kmの広域幹線道路であり、大阪湾の総合開発への寄与はもとより、阪神間内陸部の悪化した道路事情の改善にも貢献するほか、関西国際空港及び明石海峡大橋へのアクセスとしても特に重要な役割を担う道路である。

総延長約八〇kmのうち、泉佐野市りんくう往来北から神戸市東灘区向洋町東までの区間五・八kmと神戸市長田区駒ヶ林南町から同市垂水区名谷町までの区間八・二kmについては、現在阪神高速湾岸線として事業中である。

前者は、関西国際空港関連事業として、また、後者は、明石海峡大橋関連事業として整備を進めている。前者のうち、大阪市西淀川区中島から堺市出島西町までの区間一六・七kmは既に供用中であるが、平成五年十一月四日、堺市出島西町から泉大津市臨海町までの区間八・〇kmが無事開通し、これによって、湾岸線の供用延長は二四・七kmとなった。

### 二 開通区間の概要

#### 1 道路構造等

今回開通した区間は、起点を堺市出島西町、終点を泉大津市臨海町とする、全長八・〇kmの区間であり、その構造等は次のとおりである。

(1) 道路の区分 第二種第一級

#### 2 連絡施設

開通区間の出入口等の連絡施設は、北から順に次のとおりとなっている。

(1) 石津ランプ 堺市石津西町に設置する泉州方面への出入口。接続道路は、入口が、大阪府道大阪臨海線、出口が、堺市道堺臨海第一号線。

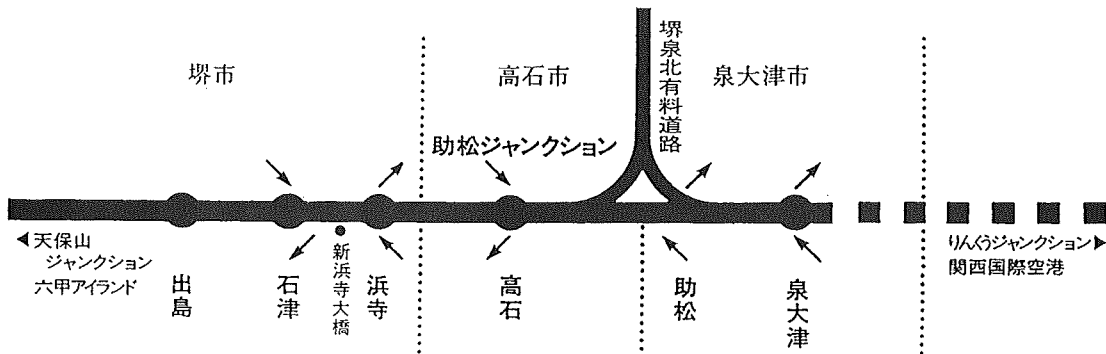
(2) 浜寺ランプ 堺市築港浜寺町に設置する都心方面への出入口。接続道路は、入口・出口



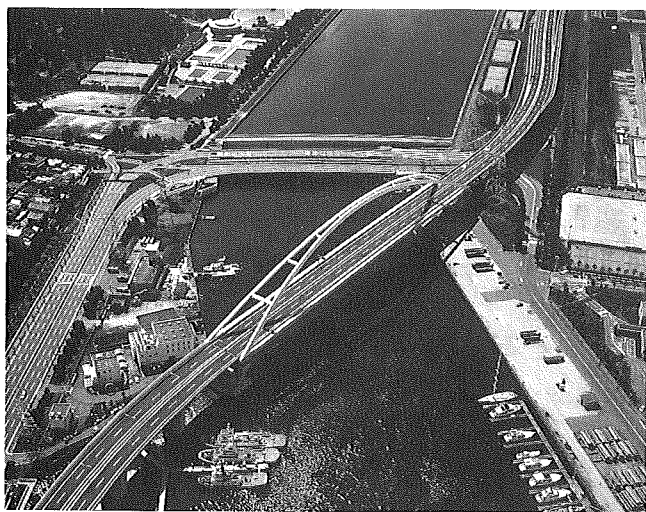
助松ジャンクション

- (3) 高石ランプ 高石市高砂一丁目に設置する泉州方向への出入口。接続道路は、入口・出口とも大阪府道大阪臨海線。
- (4) 助松ジャンクション 泉大津市助松一丁目に設置し、大阪府道泉大津美原線を介して堺泉北有料道路と直結するジャンクション。
- (5) 助松ランプ 泉大津市臨海町一丁目に設置する都心方向への出入口。接続道路は、入口・出口とも大阪府道大阪臨海線。
- (6) 泉大津ランプ 泉大津市新港町に設置する





開通区間の出入口等



新浜寺大橋

都心方向への出入口。接続道路は、臨港道路 泉大津旧港線。

### 3 事業経緯等

この区間は、昭和五九（一九八四）年の工事着手以来、九年の歳月を要したが、事業経緯等は次のとおりである。

#### (1) 都市計画決定

- ① 出島～助松 昭和五七（一九八二）年一月二日

- ② 助松～泉大津 昭和六一（一九八六）年一月三十一日

#### (2) 工事開始日

- ① 出島～助松 昭和五八（一九八三）年九月一日
- ② 助松～泉大津 昭和六二（一九八七）年一月二三日

#### (3) 事業費 約一、三〇〇億円

### 4 主な構造物

開通区間のなかで特筆すべき構造物として、新浜寺大橋がある。これは堺市の浜寺運河を横断する橋梁で、支間長二五四mのニールセンローゼ橋で、バスケットハンドル型としては世界有数の橋梁である。

架設にあたっては、あらかじめ陸上で組立てを行ったあと、一六、〇〇〇tのデッキバージで輸送し、潮の干満差を利用して据えつけるユニークなポンツーン工法を採用した。

なお、この橋梁は、設計、施工及び景観に対して特に優れたものとして、平成四年度の土木学会田中賞を受賞した。

### 三 開通により予想される効果

#### 1 堺線の渋滞緩和

この区間の開通により、現在一日約一十万台の交通量がある堺線で、約二万台の減少が予測され、堺線の渋滞が大幅に緩和される。

#### 2 泉州地区の利便性の向上

湾岸線が高石市と泉大津市に伸びることにより、

この方面と大阪都心部及び尼崎方面が直結し、さらに環状線、各放射線を介して周辺都市とも直結されることになり、泉州地区の利便性の向上が図れる。

#### 3 大阪府南部の幹線道路ネットワークの充実

助松ジャンクションで堺泉北有料道路と直結することにより、堺市泉北地区、大阪狭山市方面との連絡及び堺泉北有料道路を介して阪和自動車道

と結ばれることにより大阪府南部の幹線道路ネットワークが充実される。

### 四 開通式典について

#### 1 日時

平成五年二月四日(木)午前10時から11時ま

で

#### 2 場所

大阪府高石市高師浜丁(湾岸線助松ジャンクション付近の北行き(大阪市内行き)本線上)

#### 3 開通式次第

- (1) 開式
- (2) 理事長挨拶
- (3) 工事概要報告
- (4) 来賓挨拶
- (5) 祝電披露
- (6) テーブルカット及び久寿玉開披

#### 4 パレード

開通式終了後、式典会場を出発し、湾岸線出島の既に開通している区間まで祝賀パレードを行った。



盛大な開通式

## 5 供用開始

平成五年一月四日午後三時から、一般車両の通行を開始した。

## 五 ハイウェイウォークについて

供用に先立ち一〇月二四日には、ハイウェイウォークが催され、付近住民等約四、〇〇〇人が高速道路の感触や周辺の景色を楽しんだ。

## 六 おわりに

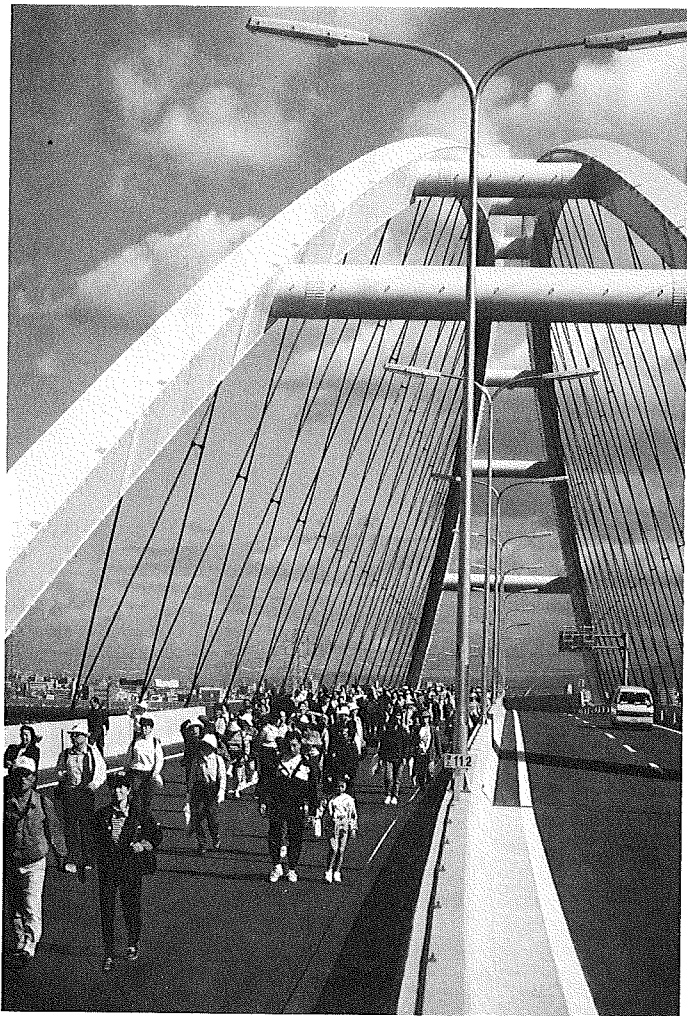
今回の湾岸線の一部区間八・〇kmの開通により、大阪地区は、一一六・七kmとなり、阪神高速道路の総延長は一六五・九kmとなった。

さらに、来年九月の関西国際空港の開港に先立つ来年春には、泉佐野市りんくう従来北から神戸市東灘区向洋町東（六甲アイランド）までの区間

五五・八km（うち現在工事中の区間の延長は、三一・一kmである。）を完成させる予定である。

その他の路線の完成を含めると、総延長がちょうど二〇〇kmになるとともに、供用（営業）開始三〇周年という大きな節目を迎えることとなる。

今後は、従来にも増して、より一層効率的な業務運営に努めるとともに、地域の人々から親しまれる高速道路づくりに努める所存であるので、ご理解とご支援を賜りたく、また、最後に、このたびの開通に際しご指導、ご協力願った関係各位にこの場をお借りして感謝申しあげる次第である。



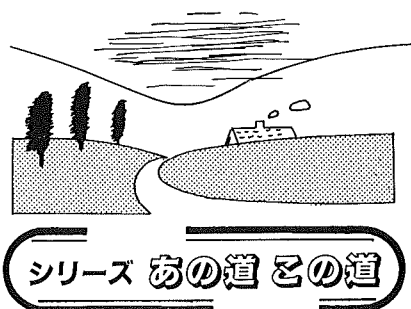
ハイウェイウォーク（新浜寺大橋）



# 人・自然に優しく美しい 道路空間の創造

— 「夢・花・ロード岐阜」整備事業について —

建設省中部地方建設局岐阜国道工事事務所調査課



## 一 はじめに

平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画において、「良好な環境創造のための道路整備の推進」が豊かな生活の実現のための施策として掲げられており、人・自然に優しく美しい道路空間づくりは、これからの道路づくりの重要な視点の一つとなるものである。

現在、岐阜県では、花を通じて美しく、楽しく、そして魅力ある県土を創るため、「花の都ぎふ」づくり運動を推進しているところであり、国としてもこのような「地域らしさ」の形成を積極的に支援する観点と、道路の雑草、空缶、ゴミ対策といった維持管理の二つの観点から、「夢・花・ロード岐阜」整備事業として、県内の直轄国道六路線を対象に花木や草花の植栽により、美しい道路空間づくりを図るとともに魅力ある故郷づくりに参加することとした。

のである。

## 二 「夢・花・ロード岐阜」整備事業の進め方

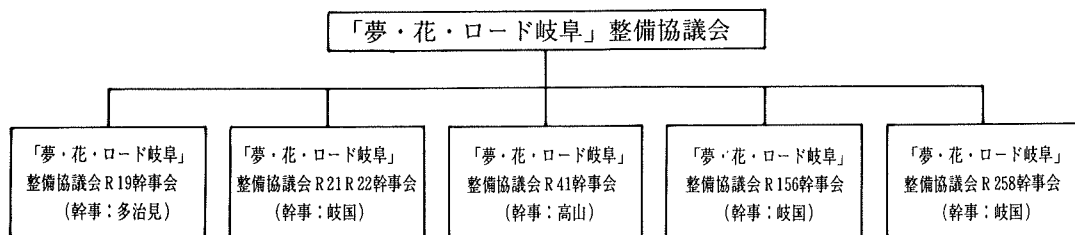
「夢・花・ロード岐阜」整備事業を進めるに当たり、次の基本方針に従い整備に取り組むこととした。

### 1 「夢・花・ロード岐阜」整備協議会の設置

各路線の沿線の市町村長、行政関係者、有職者からなる「夢・花・ロード岐阜」整備協議会を設置し、路線愛称、路線の主となる花木や草花の決定、主な整備箇所、整備方策等の設定を行うこととした。

### 2 各路線に愛称を付与

県内の直轄国道六路線（一九号、二二号、二二二号、四一号、一五六号、二五八号）全線にわたって展開するため、各路線ごとに公募により愛称を付与して、地域住民の方の道路に対する愛着を高めていく。



「夢・花・ロード岐阜」整備協議会  
委員長：大内幸男（岐阜大学名誉教授）  
委員：首長（直轄国道沿線40首長）  
建設省担当工事事務所長（岐阜・多治見・高山）  
岐阜県道路建設課長

### 3 路線及び地域毎の主となる花木や草花を設定

路線は地域の文化、または自然等それぞれの個性を生かしながら構成されている。このため、これに合わせた適切な路線を象徴する主幹木と、地区毎の個性を生かした花が生る補木及び草花を設定し、これを組み合わせることにより、地域らしさを表現していく。

### 4 一体的な整備方策

国、沿線市町村の行政機関または民間団体（花の愛好団体）等が複合的に結びつき、整備、維持管理を行うことにより、魅力ある故郷づくりを創造する。また、ますます美しい道路空間がつくられることにより、地域住民の方々のたまり空間としての道路活用方策等がはかられ、道路愛護精神の芽生えにより、ゴミや空缶を自然になくしていく。

### 三 「夢・花・ロード」岐阜「整備事業の内容

#### 1 各路線毎に愛称を付与

各事務所の広報紙、またはラジオにおける国道の愛称募集（インタビュ）により、さまざまの方々から多数の応募を頂き、その中から協議会において、道路に愛着と親しみを持つってもらう観点から○〇街道に統一、また各路線毎に沿線自治体からの意見を踏まえ、次の様に路線愛称を決定した（図1）。

| 路線名      | 路線愛称名    |
|----------|----------|
| 一般国道 19号 | 美濃焼街道19  |
| 一般国道 21号 | 夢花街道21   |
| 一般国道 22号 | 濃尾街道22   |
| 一般国道 41号 | 飛騨夢街道41  |
| 一般国道156号 | 清流桜街道156 |
| 一般国道258号 | 水郷街道258  |

#### 2 路線毎の主となる花木や草花を設定

路線を整備単位としているため、まちとまちを結ぶこととなり長距離となることから、生育環境も背景の景観も多彩である。これに合わせた適切な路線を象徴する主幹木、地区毎の個性を生かした花の生る副木及び草花

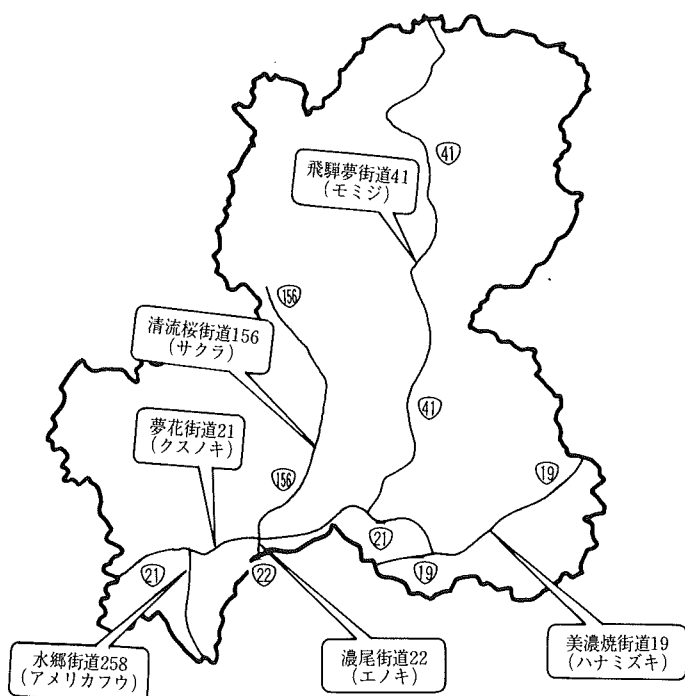


図1 岐阜県内6路線の愛称と植栽される主幹木

を協議会において、各路線毎に沿線自治体等の意見を踏まえ決定した。

#### (1) 各路線の主幹木の設定

一般国道一九号：ハナミズキ

当該路線は、東濃地方の主要都市を結ぶ道路として機能し、通過する地域を連携し生活及び経済を支える幹線道路であ





写真1 ハナミズキ

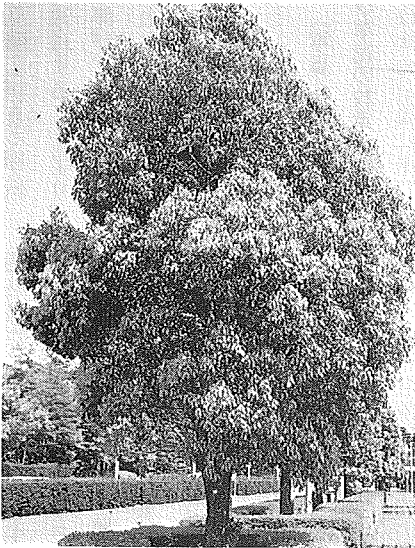


写真2 クスノキ

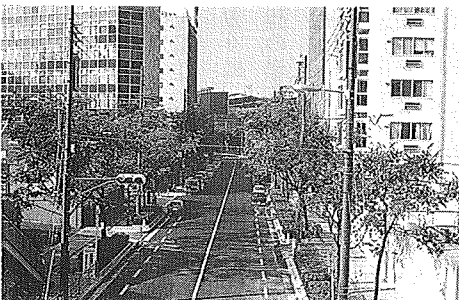


写真3 エノキ

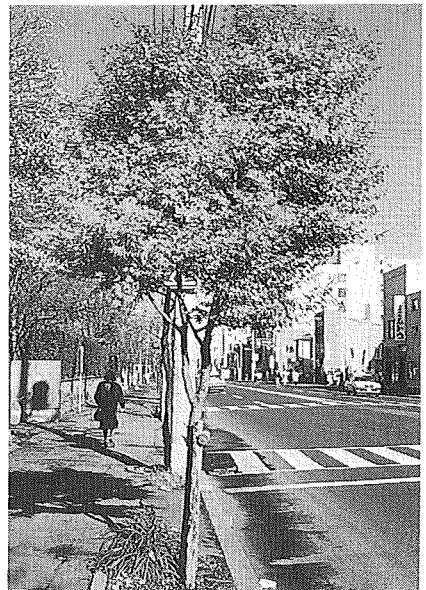


写真4 モミジ

る。沿道状況は、市街部と地方部が交互に生じ、全体には自然が多く残っていることから、地域の背景に溶け込む樹木として「ハナミズキ」とした（写真1）。

一般国道二二号・クスノキ

当路線は、岐阜県第一・第二の都市である岐阜市、大垣市をはじめとし、各務原市、美濃加茂市と人口一〇万人以上の都市を連携し交通量も多いこと等から、市街地を背景とした一般に強健で土壌の貧栄養や水分不足等の都市環境に対する適応力が大きい高木

とし、また都市景観を創造しやすい常緑樹とし、「クスノキ」とした（写真2）。

一般国道二二号・エノキ

当路線は、岐阜市と名古屋市を結ぶ大幹線道路であり、交通量も非常に多いこと等から二一号同様、都市環境に対する適応力が大きい高木とし、また当路線は幅員が広いことから、横張の重厚な樹形を植生する「エノキ」とした（写真3）。

一般国道四一号・モミジ

常緑樹の多い一般国道四一号の中で、新緑、紅葉、落葉

と四季の変化があり、色彩的な変化が得られる樹木とした。

また、一般国道四一号は、岐阜

県内を南北に縦断し、気象条件の異なった地域を通過しており、紅葉時等において地

域的な色彩の変化が楽しめる樹木として「モミジ」とした（写真4）。

一般国道二五八号・ヤマザクラ

豊かな自然に恵まれた山岳

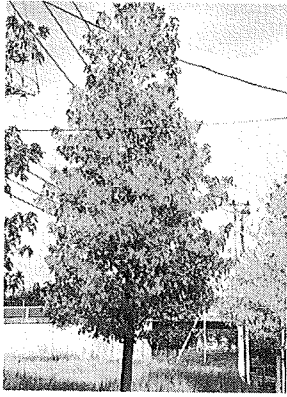


写真6 アメリカカフウ



写真5 ヤマザクラ

地域を縦断することより、これらと調和した美しい花をつける高木とした。また、近年映画も製作されたが、一般国道一五六号沿線には桜が数多く植えられていること、白鳥以北の県管理区間の花街道においてもサククラを主幹木としていることから「ヤマザクラ」とした(写真5)。

一般国道一五八号：アメリカカフウ  
県南部の大垣、養老、南濃

町と、主に見晴しがきく平坦な郊外地を通過することより、樹幹が直に伸び、樹形も端正に整う高木とした。また、三川、輪中といった水が多い地域性から、水辺景観とよく調和した樹木とし「アメリカカフウ」とした(写真6)。

#### (2) 副木及び草花の設定

副木・草花は次の定義に準じ、各地域別にその地域性を考慮した樹木及び草花を設定することとした。

- ・主幹木または補幹木間の下に植生させるもので、樹高が比較的低い灌木及び草花とする。
- ・美しい道路空間の創造のため花をつける樹木及び草花とする。

#### 四 整備事業計画

整備箇所は六路線を合わせた県内総延長距離四四〇kmのうち、各路線延長を考慮し、このうち地域の顔となる沿道部分や、交

通結節点に重点的に植栽することとし、地元の要望を取り入れながら、景観の向上、植栽スペース等を総合的に勘案して、整備優先度の高い箇所から整備を進めることとした。

年度計画としては、毎年約一〇km程度の整備を行うことを目標とし整備を進め、第11次道路整備五箇年計画期間に五〇kmの整備を目途に実施を図る。また、引き続き次期五箇年計画以降も事業の推進を図る。

平成五年度は総延長約一二kmについて整備を行い、総事業費は一億七千万円を予定している。

#### 五 一体的な整備方策

美しい道路空間づくりを図るとともに、魅力ある故郷づくりを創造するため、国、沿線市町村の行政機関、または民間団体(花の愛好団体)等が複合的に結び付き整備、維持管理を行っていくこととしている。

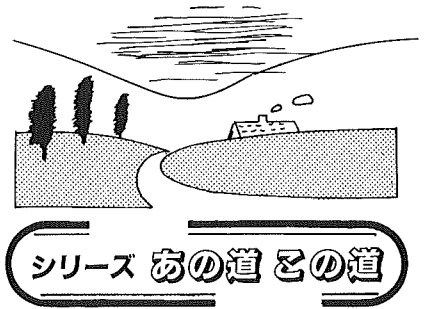
#### 六 おわりに

「夢・花・ロード岐阜」整備事業の益々の推進を図るには、道路利用者及び沿線地域住民の方々に、四季おりおりの道路景観の変化を楽しんで頂ける様な整備、維持管理を行っていく必要がある。それにより、道路に愛着をもってもらい、地域のゆとりの空間としての道路利用を期待するものである。

また、今後は路線を象徴する様な標識の設置、「夢・花・ロード岐阜」整備事業の宣伝及び啓蒙についても積極的に取り組み、地域全体の活性化につながる様事業の展開を計っていく方針である。

# 豊かな自然と出会うみち

山形県土木部道路維持課長 富樫 英



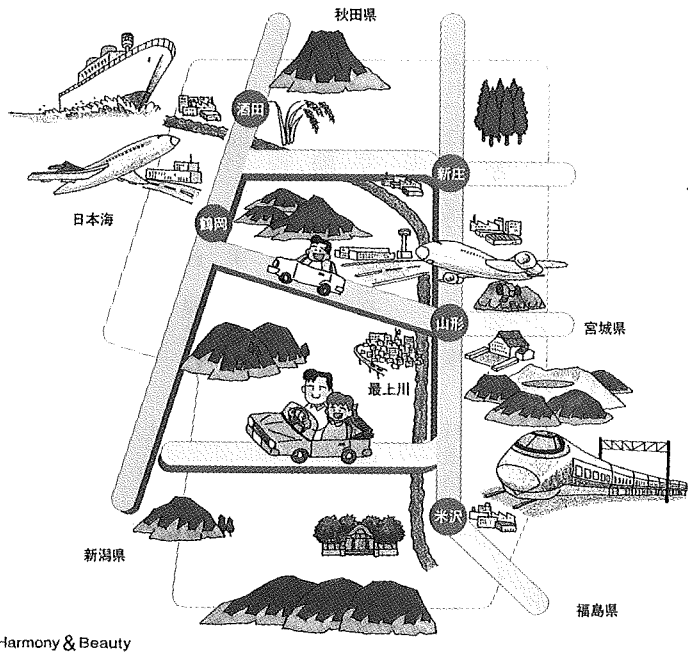
はつめぐり

山形県は、本州東北部の日本海側に位置しております。北は秋田県、東南は宮城・福島の間県、西南は新潟県にそれぞれ隣接し、総面積では全国第九位の広さの県です。その名のとおり吾妻山・蔵王連峰・月山・鳥海山などの山々に囲まれ、県のほぼ中央を奥羽山脈を源とする母なる川「最上川」が貫流し、日本海に注いでいます。

山形県では、こうした豊かな自然をいかしながら、うるおいと活力にみちた魅力ある県土づくりをすすめるため、古代ヨーロッパの理想郷アルカディアを未来社会の観点で再構築した「新アルカディア山形」を基本目標に二一世紀に向けた地域整備に取りくんでいるところです。

ハーモニー&ビューティの道づくり

こうした「新アルカディア山



Harmony & Beauty

ハーモニー&ビューティとは、山形県の骨格道路網の形状がH字とB字であることと、今後の道づくりには、自然との調和 (Harmony) と自然の美しさ (Beauty) を大切にすることが必要であるというテーマを表現しています。

図1

形」の実現にあたっては、道路整備の推進が不可欠であることは言うまでもありません。先ほどもふれましたが、山形県の地域らしさの基本は、山・川・海といった豊かな自然の美しさで

す。このようなことから、県では、自然と調和 (ハーモニー) した道づくり、自然の美しさ (ビューティ) をいかした道づくり、すなわちハーモニー&ビューティをテーマに道づくり

をすすめているところです。

さて、現在、県の管理している道路は、国道一一路線五八〇km、主要地方道四七路線、八九三km、一般県道二二〇路線一、四五六kmとなっています。

今回は、これらの中から、本県観光地への主要なアクセス道路となっている有料道路について紹介させていただきます。

## 山形県の有料道路

本県における有料道路事業は、昭和三五年七月、日本道路公団が着工した「蔵王エコーライン」にはじまりました。

蔵王エコーラインは、歌人・斉藤茂吉の故郷、本県上市市から、霊峰蔵王山を経て、宮城県を結ぶ山岳観光道路で、昭和三七年に開通しました。開通により奥羽山脈で分断されていた太平洋側との交流が一段と活発になり観光、産業、経済等あらゆる分野で地域に新しい光を与えました。特に、観光客の増加は

著しく、日本三景の一つ松島を訪れる観光客の多数を、本県の観光地、上山温泉郷や、出羽三山等へ誘客できるようになりました。

こうした蔵王エコーラインの開通による観光客の増加は、蔵王観光の中核となる蔵王温泉へのアクセス道路の必要性へとつながり、昭和三九年には、県営有料道路「蔵王ライン」が着工され、昭和四〇年開通後、昭和五六年県営から、山形県道路公社に引き継がれました。その後昭和六〇年には蔵王エコーラインと同時に、無料開放され、それぞれ主要地方道上山川崎線、一般県道蔵王温泉永野線として、蔵王観光の重要路線のひとつとなっています。

また、県の南部には、昭和四八年開通した「西吾妻スカイバレー」があります。西吾妻スカイバレーは、本県米沢市と福島県の裏磐梯を結ぶ道路で、特に紅葉の季節の景観はドライバーに

絶賛されているところです。

さらに、同年一月には、県北部鳥海山の観光開発の基軸として、「鳥海ブルーライン」が開通しました。別名出羽富士と呼ばれる鳥海山の中腹を走り、本県遊佐町と秋田県象潟を結ぶ延長三四・六km（山形県側一八・一km）の道路で、県境付近からの日本海の眺望は、息をのむ美しさです。

昭和六一年には、高速自動車道の整備が進むにつれ、観光客の行動範囲が広がる中、工事着工中の県内初の高速自動車道、東北横断自動車道酒田線と蔵王温泉を最短で結ぶ西蔵王高原ラインが開通しました。

それでは、平成三年七月、東北横断自動車道酒田線村田ジャンクションから寒河江インター間五三kmの開通により、全国の高速度交通のネットワークに連結して以来、蔵王観光の主軸として、四季を通じ活用されている西蔵王高原ラインについて、詳

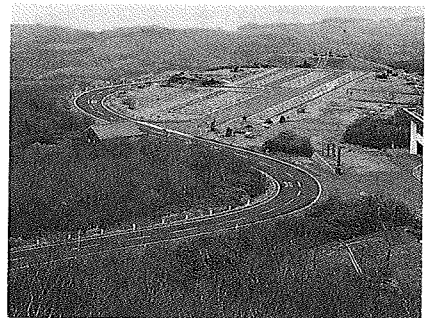


写真1 鳥海ブルーライン

しく紹介します。

## 樹氷スキーのメッカ蔵王へ向かう道・西蔵王高原ライン

西蔵王高原ラインは、全長一三・二kmのうち一〇・五kmを有料道路として山形県道路公社が、その前後二・七kmを有料道路関連事業として県が整備した道路です。近年の観光レクリエーション需要は、自然志向、健康志向、体験志向等と質的に変化しております。また、高速自動車道の整備は、行動範囲を拡大

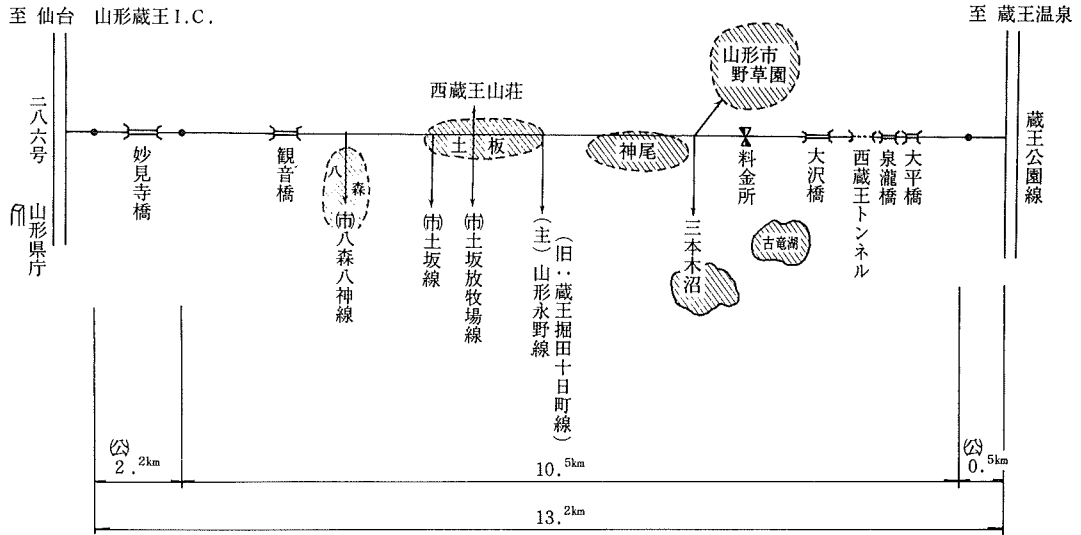


図 2



写真 2 蔵王高原ライン

しております。こうした中で、より魅力ある観光地づくりに全県をあげて取りくんできたところですが、特に年間五〇〇万人を超える観光客が訪れる蔵王をさらに魅力ある観光地とするため、高速自動車道の整備とあわせ、蔵王と首都圏を、最短の時間、距離で結ぶ道路として整備されました。

当路線は、主要地方道蔵王公園線、山形市同志平を起点とし、国道二八六号、山形市妙見寺を結ぶ路線です。国道二八六号からの二・二kmは、有料道路関連事業で県が施工し、県施工区間の妙見寺橋には、積雪寒冷地のため床版に電熱線を埋設し融雪対策を施しております。氷点下になれば、自動的に作動し、冬期間の交通確保に大きな役割を果たしています。有料道路区間に入り、道を進むと家屋連担地域に入ります。この辺りが、蔵王国定公園の西端、蔵王地区です。地形上の関係から既存道の改良で施工したため一般的な有料道路のイメージとは異った印象をもたれるかもしれません。

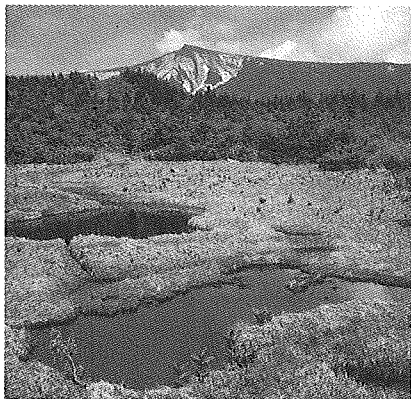


写真3 観松平

この西藏王地区は、修験の山の麓に位置しています。その昔、和銅元年慈覚大師によって竜山は開山され、正嘉二年北条時頼により閉山されるまで、修験の地として、三百坊石鳥居、霊山神社、胎内めぐり等があり、散策路となっています。また付近には、三本木沼、古竜沼などの湖沼群があり、夏には、県内外から多くのキャンパーが訪れにぎわっています。

さらに、今年の四月には、山形市制一〇〇周年記念事業の一環として建設されていた山形市野草園が開通しました。同園は、自然と人間との共生をキャッチフレーズに、自然とふれあい、植物を愛し育て、花と緑あふれるまちづくりをねらいとして造成されたもので、総面積は約二六・五haあります。園内には、蔵王山系に自生する山野草、樹木を中心に、樹木二三〇種・草木三七〇種、植栽されており、地域特性が十分発揮できる施設内容となっております。

季節ごとの見どころを紹介しますと、四月から五月上旬にかけてのミズバショウ、ザゼンソウの郡生、七月から八月は、クリンソウの群落、一〇月から一月には、世界のナナカマドと蔵王山系に自生するモミジ等が、雄大な竜山の四季の変化の中で楽しめます。

山形市野草園を後に、蔵王温泉方向に約四〇〇m車をすずめると料金所です。本道路は、国定公園区域内を通過していることや市街化調整区域内を通過しているため、沿線に民間のドラ

イブイン等の施設がありません。そのため、料金所には、管理事務所と休憩所を一体化した建設構想がとられ、現在の管理事務所がつくられました。

スキーシーズンになると、早朝に蔵王スキー場に向うスキーヤーが運転の疲れをいやしたり、持参の手弁当でくつろぐ姿がよく見うけられます、

料金所を通過し、約三・五km進むと主要地方道蔵王公園線と合流します。合流地点を左折しさらに約一・五km進むと、本県の代表的観光地蔵王の中核蔵王温泉に到着します。

蔵王温泉は、標高九〇〇m、蔵王連峰中腹に湧く温泉で、古くは奥羽三高湯の一つに数えられました。蔵王は、夏は登山と避暑、冬は樹氷とスキーのメッカとしてにぎわい、四季を通じて観光客が絶えません。

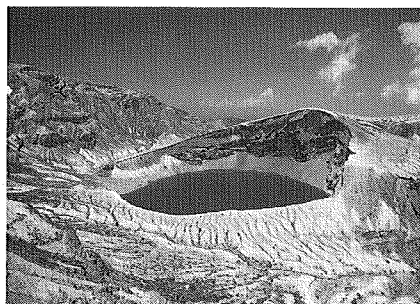


写真4 蔵王のお釜

(春) 残雪に映えるウグイス色の新緑は、長い冬の眠りからさめて活力にあふれています。中腹にあるドッコ沼、蔵王ロープウェイ樹氷高原駅近くにある観松平周辺は、遊歩道、散策路が整備され家族連れに最適です。

(夏) 心地よい涼風に吹かれながら、盆湖でのボート遊び。スポーツ施設(テニスコート・グラウンド・体育館)も完備しており、近年は、大学のサークルなどの利用が増えています。また、マ

ウンテンバイクも楽しめます。

(秋)

真紅のナナカマド、カエデ、などの紅葉と杉の緑が織りなすコントラストは絶品。一月上旬まで、ドライバーの目を楽しませてくれます。

初心者から上級者まで、各種の変化に富んだコースが魅力です。特に延長8kmモンスターの間をぬって滑る樹水コースは圧巻です。二月一〇日から二〇日まで

は、樹水のライトアップが行われ、幻想的な樹水が見られます。

蔵王を走る道々

(冬)

冬の蔵王は、なんといっても世界一のモンスター「樹水」、パウダースノーのゲレンデは、

蔵王温泉から、一般県道山形永野線(旧蔵王ライン)を、南進すると主要地方道上山川崎線に合流します。山形永野線、上

山形永野線、上山川崎線の合流点を蔵王山頂方面に向うと坊平高原に着きます。この一帯はキャンプ場、スキー場が整備されています。六月中旬には、レンジツジが咲き乱れ、夏は家族づれのキャンプ、冬は、ピラットスキーパークと称するスキー場となります。冬期間は、ここまでで通行止となります。

近くには、上山城が九〇年はぶりに復元され、中は歴史資料館としてよみがえりました。

坊平高原から、約二〇分で刈田岳に到着します。山頂には、日に何度か色を変えることから五色沼と呼ばれる火口沼(お釜)がエメラルドグリーンの水をたたえています。

その他、上山の生んだ歌人、斎藤茂吉記念館もあり、遺墨、書簡などが展示され、茂吉の創作活動を偲ばせてくれます。

また、観光地蔵王を走る道路の一つに、主要地方道蔵王公園線があります。山形市街と蔵王温泉を結ぶ路線です。国道一三号を、山形市蔵王半郷地内で東進し、一路蔵王温泉をめざします。途中、朱塗りの大鳥居をくぐり、カーブごとに姿をかえる山形市街のまちなみをバックミラーに写しながら、約二〇分程で蔵王温泉に到着です。

もう一路線蔵王を走る道路があります。一般県道蔵王掘田十日町線があります。路線の実延長一七km。山形市桜田地内、国道一三号から、山形市東部の住宅地街を通り、西蔵王高原ラインを結んでいます。沿線には、東北ではじめての芸術工科大

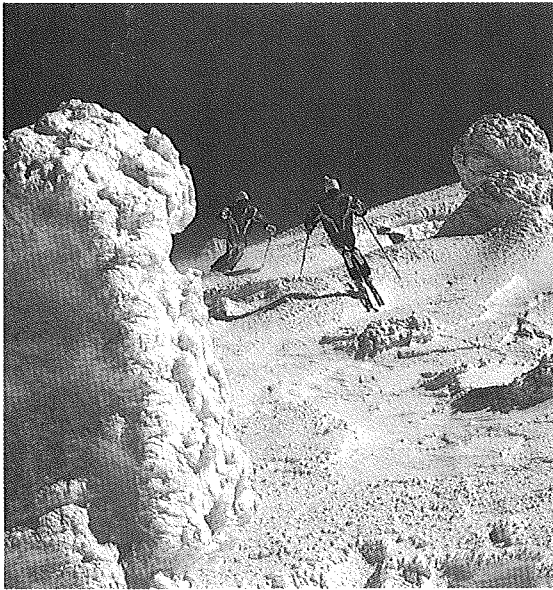


写真5 樹水

学、東北芸術工科大学が平成四年四月開校し、キャンパスを小脇に闊歩する学生の若々しい姿が見うけられます。

### 蔵王近隣の観光地

#### (山寺)

山寺へは、蔵王温泉から主要地方道蔵王公園線で、国道一三号を利用するコースと、西蔵王高原ラインから国道二八六号を経由し国道一三号を利用するコースがあります。いづれのコースをとっても、山形市内の一三号を秋田県方向に北進し、山形市大野目交差点で右折(東進)し、主要地方道山形山寺線で二〇分程進めば東北の名刹山寺に到着です。

山寺は、貞観二年慈覚大師により開基されました。切り立った凝灰岩の山腹には重要文化財の根本中堂をはじめ、数多くの堂塔伽藍が建てられています。俳人、松尾芭蕉「奥の細道」ゆかりの地で、「静けさや岩にし

み入る蟬の声」の蟬塚があります。主要地方道山形山寺線の終点から徒歩一〇分、参道入口から奥の院までは、千数段の石段となります。老木の間から奇石をながめながら、奥の院まで足を運んでみてください。ドライブの疲れも吹き飛んでしまうことでしょう。

#### (天童温泉)

山寺から一般県道天童山寺公園線を西へ進めば、古くから将棋駒の産地として有名な天童市です。天童市は、湯の里としても知られています。全国の九五%を生産している駒の町にふさわしく将棋会館があります。市内の歩道には、詰将棋の局盤が何カ所か埋めこまれています。歩道に立ち止まり、次の一手を考えている観光客の姿が見られるのも将棋の町ならではの。

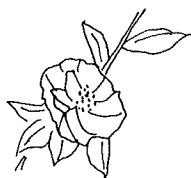
#### おわりに

ここでは、本県観光の中核と

なっている蔵王を中心に、本県の有料道路との蔵王近隣の道路を紹介しましたが、本県には、他にもたくさん観光資源が存在しています。

秋、九月半ばを過ぎると山々は一斉に色づきはじめ、山頂からはじまった紅葉はゆつくりと山裾をおりてきます。やがて白いものが散らつきはじめ、拙稿が皆さんのお目にとまる一二月には、すっかり黒と白のモノトーンの世界に変わり、雪国の道路に携わるものにとって、最も気のぬけない季節を迎えていることでしょう。今は、本格的な降雪期を目前として除雪体制の整備に職員が大忙しの状況ですが、今後とも冬期交通の確保はもとより、年間を通じて安全で信頼性の高い道路づくりに努力していきたいと考えています。どうぞ、皆さんには是非山形に足を伸ばされ、山形の自然の豊かさを十分に肌感じていただくとともに、本県の道路づく

りにアドバイスなどいただければ幸いです。





| 月・日   | 世界 の 動き  | 月・日   | 国内 の 動き  | 月・日  | 道 路 行 政 の 動 き                               |
|-------|--|-------|--|------|---|
| 10・21 | ○ドイツ連邦銀行は公定歩合を三日から〇・五%幅引き下げ、年五・七五%とすることを決めた。利下げは今年七回目で金融緩和の姿勢を一層強めた。ドイツ経済は東西統一以来、インフレ傾向が続き、深刻な景気後退に直面、これが欧州経済全体に影響している。  | 10・26 | 東京地検特捜部が鹿島(本社東京)の副社長・清山信二容疑者(六七)を贈賄容疑で逮捕。同副社長は一九九二年暮れ、茨城県が計画している県庁移転の事などの受注で、竹内前知事に二、〇〇〇万円のわいろを手渡した疑い。                               | 11・4 | ○阪神高速湾岸線堺市出島から泉大津市臨海町間八・〇kmが開通。             |
| 23    | ○中国・上海の中心部を流れる黄浦江にかかる揚浦大橋が完成、この日、開通式が行われた。同大橋は斜張橋で、橋本体の長さは一、一七二m、主塔の高さは二〇八m。総工費は約二三億元(約二三〇億円)で九一年四月に着工。  | 27    | ○「臨時待政改革推進審議会(第三次行革審)」の鈴木水二会長は、最終答申を細川首相に提出した。答申は地方分権と規制緩和を柱に、政府が地方分権基本法の基礎となる大綱を一年をめどに策定することや、来年度中に規制緩和のアクションプラン(行動計画)を策定するよう求めている。 | 19   | ○五十嵐建設大臣が鈴木日本道路公団総裁に三四区間一、一八四kmについて施行命令を出す。 |
| 28    | ○米商務省発表の今年第三・四半期(七~九月)の国内総生産(GDP)の速報値によると、前期比の実質成長率は年率二・八%に達した。前期の年率一・九%を大きく上回り、景気は回復に向かっている。  | 11・4  | ○農林水産省の発表によると、今年五月から九月にかけての長雨や低温、台風による農作物の被害は、米の九、三一二億円を含め、計一兆二、一二二億円となった。これは一九八〇年の七、四〇〇億円を上回り、過去最悪。                                 |      |   |
| 11・12 | ○米財務省が九三会計年度(九二年一〇~九三年九月)の財政について発表。赤字は二、五四九億ドルで、過去最高だった前年度に比べ二・二%の減少。<br>○ロンドン条約(廃棄物などの投棄による海洋汚染の防止条約)締約国会議の最終日は、ロンドンで開かれ、低レベルを含む放射性廃棄物の海洋投棄と全面禁止と、産業廃棄物の海洋投棄を原則として禁止する条約改正案を採択した。採決には英、仏、ロシア、中国、ベルギーが棄権。改正を受け入れない国に対する拘束力はない。 | 17    | ○連立与党の整備新幹線見直し専門委員会が、報告書をまとめ、政策幹事会に提出した。報告書は未着工の北海道、九州・長崎ルートなど整備新幹線五線全線について、国家プロジェクトとして位置づけ、二世紀初頭に現在の新幹線と同じフル規格での開業を目指している。          |      |   |
|       |  | 18    | ○衆院への小選挙区比例代表並立制導入を柱とする政治改革関連の修正政府案が、衆院本会議で可決、参院に送られた。   |      |   |
|       |  | 19    | ○政府税制調査会(会長・加藤寛慶大教授)は、税制改正の答申を細川首相に提出。所得税の減税と消費税率のアップが柱。   |      |   |

# 編集雑記

軍艦の古い写真集を見ると、姉妹艦というのがある。今日では同型艦どうがたかんと言うらしい。日本では戦艦大和・武蔵が有名である。兄弟艦と言わないのは、そっくりさんを姉と妹に見立てたまでである。武張った軍艦に女性名詞の発想が面白い。おそらく海軍草創時に、外国語を直訳したものであろう。

一八〇〇年代幕末の頃、米英露の艦隊は国交を求めて日本に來航した。幕府は軍艦を並べて開国を迫る烈強の圧力に、抗しきれなかった。と同時に幕閣は近代海軍の必要を痛感した。長い鎖国の中で和蘭オランダだけは、長崎で貿易を許されていた。その縁で幕府は和蘭に近代軍艦の建造を依頼した。『幕末軍艦成臨丸』(文倉平次郎著、中公文庫)は、当時の事情を詳細に述べている。私が興味を持ったのは、艦名の由来である。この書物から本稿に必要な部分を抜き書きすると次のようになる。

一 和蘭製の軍艦成臨丸、朝陽丸は姉妹艦で新造艦。もう一隻の觀光丸は、新造艦完成までのつなぎとして、和蘭海軍か

幕府に献上した中古艦である。この三隻が我が国最初の練習艦となった。

二 一八六〇年のワシントンで行われる通商条約批准のため、使節団を乗せた成臨丸がはじめて太平洋横断に成功した。日本人の自力航海と言っても艦長は二人おり、一人は米国人であった。この航海は当初觀光丸の予定が、出港直前に成臨丸に変更された。

さて、徳川三〇〇年の鎖国政策は、海外の文物に目を閉ざした。当時「見ざる。聞かざる。語らざる」の三猿が、絵や彫刻となったのも無理はない。新しい文物が入って来ない以上、従来ものを深くつきつめ、独自の文化を作るより外に方法はない。宗教や倫理も例外でなかった。人の生きる道を説く倫理は、古代支那学、即ち四書五経による教育が徹底した。従ってこれら書物の内容は江戸期の知識層の常識になっていた。現代の英語圏文化の吸収と同じである。だから我が国最初の軍艦に親光丸、成臨丸(易経)、朝陽丸(詩経)の艦名を付けても、至極常識的なものと受け取られたことだろう。

易経六四卦の一つに☱☱臨(ちたくりん)の卦がある。この卦は上から下をのぞむこと

を説いている。臨席、臨場、臨床の語源である。のぞむ手段を成臨かりん、知臨ちりん、敦臨とんりんなどに区別している。成臨丸は一番はじめの「成臨貞吉」からとっている。☱☱臨(ふうちかん)は臨と反対に、下から上をみることである。天象の観測のように見上げることである。見上げる方法は童觀どうくわん、闕觀くわんくわん、觀光などに区別される。觀光丸は觀二国之光、利三用賓二于王(国の光を見る。もつて王の賓たるによるし)からとった名である。ここで臨と觀の象は觀☱☱臨。上下逆転の関係にあることに気付かれよう。それまで帆船しか知らなかった国民が、蒸気機関で航行する大型艦を見たとき、外国の威力を感じたに違いない。和蘭軍艦を譲り受けたとき、国の光をみる觀光と名付けた気持がわかる。觀の名が出れば、その反対、臨はすぐに連想される。ただ觀の卦は衰運に向う象である。太平洋の横断は盛運の象がある成臨丸でよかつたのである。

もう一度臨の象☱☱を見てみたい。☱☱の波をけて進む艦に二人の艦長☱がいた。一人は勝麟太郎、もう一人は米国海軍のブルーク大尉であった。(瑞)

【訂正とお詫び】 本誌11月号の編集雑記につき、下記のとおり訂正します。

2段目19行☱☱は☱☱の誤り。3段目1行☱☱は☱☱の誤り。

3段目2行一陰爻は--の誤り。

## 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 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共8,400円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金 771303

口座名：道路広報センター