

韓国の過積載対策

東日本高速道路株式会社 管理事業本部付部長 吉田 恭

はじめに

1994年10月21日、ソウル市内、漢江にかかる聖水大橋が長さ48mにわたり突如崩落し、通過中のバス・乗用車が墜落、32人が死亡する事故が発生しました。施工の手抜きが直接的な原因だったとされていますが、この時に車両の過積載も問題になりました（聖水大橋崩落事故）。さらに、2014年4月16日、旅客船セウォル号が全羅南道沖で転覆し、修学旅行中の高校生ら299人が死亡する大惨事が発生しました（セウォル号転覆事故）。原因は不適切な船体改造と過積載とされ、船舶事故ではあったものの、過積載の問題も再度大きな社会問題となり、過積載貨物車も「道路上のセウォル号」と呼ばれて対策の対象となりました。

韓国では道路法とその附属法令により過積載対策が行われていますが、こうした事故を背景に制度改正が重ねられて来ており、日本の制度に対しても参考になりそうな点が少なくありません。幸い、法令をはじめとして韓国の行政情報はインターネット上で公開が進んでおり、日本からでもかなりの程度その概要を知ることができます。以下では、インターネットで収集した法令や公的機関の報告書、報道記事などをもとに、韓国で行われている過積載対策の概要を紹介したいと思います。

1. 車両の運行制限規定の構成と主な内容

(1) 法制上の位置付け

韓国で日本の車両制限令に対応するのは「車両の運行制限規定」と呼ばれる行政規則です（以下「運行制限規定」と略称）。日本の車両制限令と同様、道路法の下位法令として位置付けられていますが、日本の車両制限令が政令であるのに対し、韓国の運行制限規定は国土交通部「訓令」とされています。道路法施行令、道路法施行規則にさらに付属する形で「行政規則」というカテゴリーに位置付けられ、韓国法制処が運営する国家法令情報センターのHP上で公開されています（図-1）。ちなみに、韓国では「部」が日本の「省」に当たり、国土交通部は国土交通省に相当します。

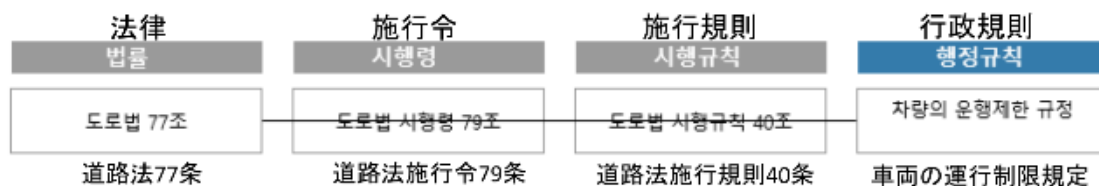


図-1 車両の運行制限規定の法体系上の位置付け

(行政安全部の運営する規制情報ポータルサイトの規制登録カードに訳語を加筆)

日本の車両制限令は全20か条ですが、韓国の運行制限規定は枝番を含めて全36か条からなる詳細なものです（図-2）。内容も細かく、例えば、取締任務遵守事項を定める第20条は、10項にわたって取

締員が取締に際して遵守しなければならない事項を列挙しています。また、現場取締要領を定める第21条は、現場の取締員に対して「車両の諸元を測定する前に車両の運転者に対して『○○○所属運行制限違反車両取締班○○○です。車両番号○○○号が運行制限に違反した疑いで車両の諸元を測定しますが、協力をお願いします。』と案内すること」といったマニュアル的な具体的な指示も書き込んであります。このように取締方法を定型化し、極めて詳細に定めている点が運行制限規定の特徴の一つです。なお、運行制限規定は国土交通部とその付属機関のみならず、韓国道路公社にも適用されています（運行制限規定第3条）。

車両の運行制限規定（韓国国土交通部訓令第1214号）

第1章 総則

- 第1条 目的
- 第2条 用語の定義
- 第3条 適用範囲

第2章 任務

- 第4条 任務

第3章 車両の運行制限

- 第5条 車両の運行制限基準
- 第6条 運行制限公告
- 第7条 運行制限例外車両

第4章 制限車両の運行許可

- 第8条 運行許可対象車両
- 第9条 運行許可提出書類
- 第10条 運行許可任務遵守事項

第5章 運行制限違反車両取締

- 第11条 運行許可制限車両取締基準
- 第12条 要求に応じない行為及び測定妨害行為
- 第13条 運行制限違反の有無を確認するための書類
- 第14条 取締装備
- 第15条 取締場所
- 第16条 取締班
- 第17条 固定検問所の運用

第18条 移動検問所の運用

第19条 勤務要領

第20条 取締任務遵守事項

第21条 現場取締要領

第22条 合同取締

第22条の2 車両の回送

第22条の3 車両の運行中止及び積載物の分離運送

第22条の4 車両の通過措置

第22条の5 後続措置の履行可否の確認

第6章 運行制限違反者の処分

第23条 司法処理

第24条 過怠料処理

第7章 任務処理期限

第25条 任務処理期限

第8章 点検・記録・教育・広報

第26条 点検

第27条 記録維持

第28条 教育

第29条 運行制限違反行為予防

第9章 その他

第30条 自治運用規定制定

第31条 他の法律との関係

第32条 有効期限

図－2 車両運行制限規定の条建て

(2) 規制内容

道路を通行できる車両の重量や長さなど「諸元」は、道路法とその付属法令により規制されています。まず、道路法第77条に規制の根拠となる規定が置かれており、これを受けて、同法施行令第79条及び運行制限規定第5条に具体的な「一般的制限値」が定められています。一般的制限値は日本と同一かやや緩やかとなっています（表－1）。また、この制限値を超過する車両に対しては、特別に申請すれば一定の条件の下で通行許可が与えられる日本の「特車許可」と同様の仕組みもあります（道路法第77条第1項）。

一般的制限値の規定の仕方で特徴的なのは、「測定過程で発生する可能性がある機器誤差と環境誤差を勘案して、測定値が基準の100分の10を超過しない場合は運行を許容する」との誤差許容規定が置かれていることです（運行制限規定第11条第1項）。この規定は、許可車両の許可諸元についても準用されています（同条第2項）。誤差の問題はこの手の規制にはつきもので、法執行の際にいろいろと問題を引き起こしがちですが、韓国の運行制限規定では明文の誤差許容規定を設けて、ある意味で画一的、機械的に処理している点が特徴的です。

表－1 一般的制限値の日韓比較

	韓国 車両の運行制限規定	日本 車両制限令
重量	軸荷重 10トン 総重量 40トン	軸荷重 10トン 総重量 20トン
幅	2.5m	2.5m
高さ	4.0m (4.2m)*	3.8m
長さ	16.7m	12m

* 道路の保全及び通行の安全に支障なしとして管理庁が認め、公示した路線の場合

2. 違反に対する罰則

(1) 罰則の体系

道路法と運行制限規定に違反した者に対して、刑事罰が用意されています。道路管理者の運行中止命令等に従わない者に対しては2年以下の懲役、2千万ウォン以下の罰金が課されます（道路法第114条）。現在、1円＝10ウォン程度ですのおおよそ200万円以下の罰金ということになります。その他、測定のための車両乗車や書類提出等の要求に従わない者や測定妨害を行う者には1年以下の懲役、1千万ウォン以下の罰金（道路法第115条）、法人に対する両罰規定として5千万ウォン以下の罰金という規定も置かれています（道路法第116条）。

ただし、過積載そのものに対しては刑事罰の規定がないのが韓国の体系上の著しい特徴です。過積載に対しては代わりに過怠料の体系が用意されています（道路法第117条第1項、第3項、運行制限規定第24条）（表－2）。過怠料は、行政庁が行政行為として課すもので、インフラの毀損に対する原因者負担の追求と行政上の秩序の維持を目的とする秩序罰であるとされています。司法手続きではないため刑事訴訟法の適用もなく、行政庁の判断で機動的に課すことができます。支払いを命じられた者が任意に支払えばそこで手続きは終了しますが、異議申立てがあれば裁判所に回され、非訟事件手続法を準用した簡易な裁判手続きに移行します（秩序違反行為規制法第21条）。この過怠料は違反の程度と回数に応じて段階的に課されることとなっており（道路法施行令別表7）、300万ウォン（約30万円）が最高額となっています。

表－2 過怠料の金額

違反行為	根拠条文	過怠料金額(万ウォン)		
		1回	2回	3回
総重量5トン未満超過、 又は軸荷重2トン未満超過して運行	道路法 第117条第1項	50	70	100
総重量5トン以上15トン未満超過、 又は軸荷重2トン以上4トン未満超過して運行		80	120	160
総重量15トン以上超過、 又は軸荷重4トン以上超過して運行		150	220	300
高さ0.3m未満超過、 又は長さ3.0m未満超過して運行		30		
高さ0.3m以上0.5m未満超過、 又は長さ3.0m以上5.0m未満超過して運行		50		
車両の高さ0.5m以上、 又は長さ5.0m以上超過して運行		100		
* 道路法施行令別表7より関連部分を編集				

(2) 過怠料の支払い

過怠料の支払いはシステム化されています。違反者には違反の事実や過怠料の額が記された賦課告知書が交付されますので、違反者は、「運行制限違反車両過怠料賦課システム」のサイトに自らアクセスし、告知書の納付告知番号を入力して手続きを進めることができます（図－3）。カード払いやATMでの納付も可能であり（秩序違反行為規制法第17条の2）、期限前の自発的納付には20%の割引も適用されます（運行制限規定第24条第2項第5号）。さらに、2017年1月の改正で、事業の不調や病気などを理由とする分割納付も認められるようになりました（運行制限規定第24条第6項）。徴収に対する当局の積極的な姿勢が伺われます。過積載に関する過怠料の未納率は全国規模では不明ですが、ある公的研究機関の報告書には、京畿道において2010～16年8月31日までの期間で21.6%と報告されています（韓国地方行政研究院（2016）「京畿道過積載車両取締支援体系構築方案」）。

운행제한안내 과태료납부안내 과태료통합조회 공시승달 질문답변 적재제한안내

과태료 통합조회 과태료 통합조회

과태료 통합조회

정보입력

取締日時 → 納付告知番号 →

조회방법 납부고지번호로 조회
 단속일자 2021-07-27 ~ 2021-07-27 단속기간조회
 납부여부 전체 미납 납부
 납부고지번호 *제외하고 숫자만 입력

검색하기

1) 과태료통합조회시 **조회 방법을 선택하시고** 해당 정보를 입력 후 검색하기를 눌러주세요.
 2) 2010년부터 **현재**까지입니다.

통합조회결과

일자	차량번호	위반장소
위반사항	과태료금액	권할형(전화번호)
데이터가 없습니다.		

図-3 運行制限違反車両過怠料賦課システムの HP (筆者が訳語を加筆)

違反者は、賦課告知書に記載された金額を「交通施設特別会計道路勘定」に支払うこととされています(運行制限規定第24条2項第10号)。もともと、この過怠料は原因者負担の性格を持つものなので、収入を道路整備に充てることは考え方として自然ですが、取締を行う立場の道路管理庁やその実行部隊である取締員に与えるインセンティブとしても整合的です。

3. 取締の実際

(1) 取締の実績

実際のところ、取締実績はどの程度あるのでしょうか。ある報道記事によると、近年の取締実績は2015年45,347件、2016年48,270件、2017年51,401件となっており、年間約5万件の取締実績があるようです。過怠料の徴収額は3年間で789億5500万ウォン(1円=10ウォンとして年間26億円程度)とされており(2018.10.21. 付け交通経済新聞)、かなりの収入になっていることが分かります。これとは別に、少し古い数字ですが、ある研究機関の報告書によると、2012~14年までの3年間で約15万件の取締実績があったと分かります(表-3中の固定検問所の合計と移動検問所の合計の和)。年間で約5万件となりますので、上記報道記事ともよく符号しています。この表では固定検問所と移動検問所、一般国道と高速国道の内訳が示されています。この数字から計算してみると、取締件数では固定検問所は移動検問所の約8倍ありますが、取締の効率性は移動検問所の方が高いようです。また、一般国道と高速国道での取締割合は(一般):(高速)=20%:80%となり、高速道路での取締が多いようです。

表-3 車両運行制限違反取締実績

区分	固定検問所			移動検問所		
	一般国道	高速国道	合計	一般国道	高速国道	合計
検問所	27か所	330か所	359か所	124か所		124か所
勤務人員	340名	1,383名	1,723名	177名 (42か所)	26名 (9か所)	106名 (51か所)
最近3年 取締件数 (検問件数)	12,910件 (16,726,350件)	119,069件 (126,147,277件)	131,914件 (142,873,627件)	16,247件 (340,865件)	1,072件 (3,014件)	17,319件 (343,879件)

(出典：韓国科学技術情報研究院 (2015)「運行制限違反車両根絶方案企画研究」、p277)

(2) 取締員の権限

国土交通部に属する地方国土管理庁・管理事務所及び地方自治体の職員のうち一定の者は、検事長の指名を受けて特別司法警察官吏となっており、地方検察庁の捜査指揮の下、一定の捜査権限等を付与されています（司法警察官吏法第5条第24号、第6条第21号）。一方、現場の取締員（運行制限取締員）にも、間接的にはありますが、取締権限があることが法令上明示されています。道路法第77条第4項は、「道路管理庁は、第1項による運行制限に関する違反の有無を確認するため、関係公務員又は運行制限取締員（道路管理庁、韓国道路公社又は民間道路会社が雇用するか委託する企業の職員中、車両運行制限の任務を担当する公務員でない者を言う。以下同じ）をして、車両への乗車や車両の運転者への関係書類提出の要求等の方法で車両の積載量を測定させることができる。この場合、車両の運転者は正当な事由がなければこれに従わなければならない。」と規定し、この条項に違反した者には刑事罰を課しています（道路法第115条）。この規定は、従前から韓国道路公社職員等について取締権限の曖昧さが問題とされていたため、2016年の道路法改正により明文化されたものです。

(3) 合同取締

運行制限規定第22条（合同取締）は、地方国土管理庁長に管轄警察官庁等との合同取締の実施を求めており、国土管理事務所長は合同取締の結果を毎月庁長に報告しなければならないとされています。こうした地方レベルのルーティンとしての合同取締に加え、全国版のキャンペーン的な取締も行われています。最近の合同取締（2020年10月22日～11月4日）では、国土交通部、警察庁、地方自治体、交通安全公団など計170の関連団体により、道路法に加えて道路交通法、貨物自動車法違反も併せて取締が行われました。国土交通部は事前に報道発表を行っており、ネットで検索すると全国の報道機関が一斉に同内容の報道を行ったことが確認できます（図-4）。一方で、取締の結果は検索できませんでした。取締の狙いとして、抜き打ちで成果を上げるというより、一般国民に向けて、法秩序を守っています！というメッセージを出すことが優先されているようです。

국토교통부		보도자료		한반도 대한민국
발행부서	담당자	발행일시	문의	
도로시설안전과	과장 김성수, 차주관 박선훈, 주무관 김승환 ☎ (044)201-3927, 3926, 3931	2020. 10. 21 (수) / 총 2매(본문2)		
보도일시	2020년 10월 22일(목) 오전부터 보도하여 주시기 바랍니다. ☎ 통신·방송·인터넷은 10. 21.(수) 11:00 이후 보도 가능			

22일부터 대형교통사고 예방 과적 화물차 합동단속

— 화물차 통행량 많은 주요 도로에서 운영제한·적재제한 위반 집중단속 실시 —

- 국토교통부(장관 김현미)는 전국의 고속도로, 국도 등 화물자동차 통행량이 많은 주요 도로를 중심으로 10월 22일부터 11월 4일까지 2주간 과적 차량 합동단속을 실시한다고 밝혔다.
- 이번 합동단속에는 그간 지속적인 단속에도 관행적으로 계속되고 있는 화물자동차의 과적운행에 단계를 위하여 국토교통부와 경찰청, 지자체, 교통안전공단 등 총 170개 유관기관에서 참여할 계획이다.
- 특히, 주요 고속도로 및 국도는 물론 지방도, 시·군도 등 단속을 회피할 수 있는 우회도로까지 일제 단속을 실시함으로써 운전자 간 단속정보 공유 등을 통한 단속 무력화 시도도 원천 차단할 계획이다.
- 적발될 경우는 도로법에 의한 과태료(30~300만 원) 또는 도로교통법에 따른 벌칙금과 벌점(5만 원 15점) 등이 부과되고, 안전장치 무단 해제나 적재불량 시에는 운행정지 또는 감차 운행 등의 불이익을 받게 된다.

www.korea.kr > pressReleaseView > このページを訳す
22일부터 대형교통사고 예방 과적 화물차 합동단속 - 보도자료 ...
 2020/10/21 — 국토교통부(장관 김현미)는 전국의 고속도로, 국도 등 화물자동차 통행량이 많은 주요 도로를 중심으로 10월 22일부터 11월 4일까지 2주간 과적 ...

www.cvinfo.com > news > articleView > このページを訳す
국토부, 22일부터 과적 화물차 합동단속 < 정책 ... - 상용차신문
 2020/10/21 — 국토부는 전국의 고속도로, 국도 등 화물차 통행량이 많은 주요 도로를 중심으로 오는 22일부터 11월 4일까지 2주간 과적차량 합동단속을 실시 ...

www.molit.go.kr > USR > NEWS > dli > このページを訳す
보도자료 | 국토교통부
 2020/10/21 — 22일부터 대형교통사고 예방 과적 화물차 합동단속. 화물차 통행 많은 주요 도로서 운영제한 적재제한 위반 집중단속 실시. 담당부서:도로시설 ...

blog.naver.com > PostView > logNo=... > このページを訳す
22일부터 대형교통사고 예방 과적 화물차 합동단속 : 네이버 ...
 2020/10/21 — ... 국토 등 화물자동차 통행량이 많은 주요 도로를 중심으로 10월 22일부터 11월 4일까지 2주간 과적차량 합동단속을 실시한다고 밝혔습니다. .

elec.kdi.re.kr > policy > materialView > このページを訳す
22일부터 대형교통사고 예방 과적 화물차 합동단속 | 경제정책자료
 국토교통부는 전국의 고속도로, 국도 등 화물자동차 통행량이 많은 주요 도로를 중심으로 과적차량 합동단속을 실시(19.4.22~26, 5일간) 한다고 4.22(월) 밝혔다.

www.dailycc.net > news > articleView > このページを訳す
22일부터 과적 화물차 합동단속 - 충청신문
 2020/10/21 — [충청신문=세종] 임규모 기자 = 화물자동차의 통행량이 많은 전국 주요 도로에서 22일부터 과적위반 등 합동단속이 실시된다. 21일 국토부는 전국 ...

www.safetynews.co.kr > articleView > このページを訳す
22일부터 170개 유과기관 한도 과적 화물차 합동단속 - 아저시무

図-4 国土交通部による全国合同取締の報道資料(左)とその検索画面(右)

(4) WIM (自動計測) の現状

韓国の高速道路においては、車両の重量の自動計測 (Weigh in Motion: WIM) の導入にも積極的です。これまでに国土交通部は研究機関と共同して実験を行い、各種の報告書を取りまとめています。

2012年1月の実証実験では、高速道路の本線上2か所 (京釜線キムチョン、中部内陸線ソンサン) に高速軸重器を設置し、実際に走行する車両の中から違反車両の取締を試行しました。高速軸重器は測定誤差が大きく、現在のところ単独では取締には使用できませんので、実験は次のような手順で行われました (図-5)。まず、本線に設置された高速軸重器が嫌疑車両を探知し、通過時に重量等を自動計測するとともに車両登録情報を捕捉し、その情報を前方で待ち構える取締隊に送信します (図-5の1,2)。取締隊が嫌疑車両を誘導して停車させます (図-5の3,4)。その場で、別途、用意した移動式軸重器により重量を計測し直し、違反者には処分を行います (図-5の5,6)。



図-5 高速軸重器を用いた取締の実証実験

(出典：韓国科学技術情報研究院 (2015) 「運行制限違反車両根絶方案企画研究」、p356)

実験では、こうして取締を行った事前と事後でこれらの区間を走行する違反車両がどのように変化したかも分析しています (図-6)。縦軸に実験区間における基準超過車両割合 (違反車両/通過車両) が取られています。総重量においても軸荷重においても通行する違反車両の割合は減少しています。ただし、高速軸重器を設置するためには、その区間が直線であり縦断勾配が一定範囲内にあるなど制約条件が多く、適当な設置場所はそう多くないという問題があり、全国的な配備には困難があるとの指摘もあります (韓国地方行政研究院 (2016) 「京畿道過積載車両取締支援体系構築方案」)。

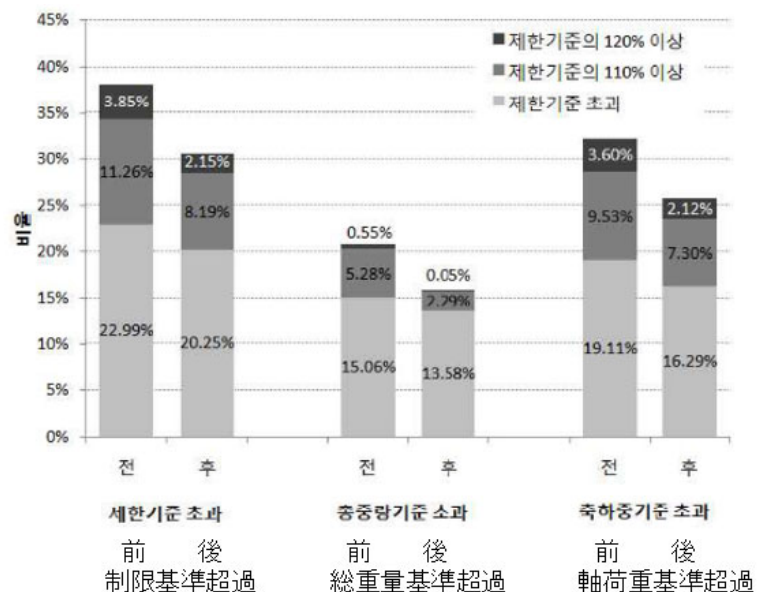


図-6 取締実証実験による違反車両の変化

(出典：韓国科学技術情報研究院 (2015) 「運行制限違反車両根絶方案企画研究」、p362)

以上は、本線に設置した高速軸重器による無人取締のための実証実験でしたが、高速道路入口に設置された低速軸重器（車両が時速10キロ以下の走行中に計測する軸重計）は、既に広く利用されています。従来、大型貨物車はETCの利用が認められていなかったのですが、2015年10月から高速入口に大型車専用ETCレーンが設置され、車載器を乗せた車のみETCレーン利用を可能とする運用が開始されました。レーン通過の際に計量が行われるのですが、重量が判明するのはレーン通過後となります。重量超過車両に対しては、DSRCアンテナを使って繰り返し次の出口で退出するようドライバーに促し、従わない者には高額のパナルティを課す仕組みとなっています（佐藤元久・脇嶋秀行（2017）「韓国的大型車交通マネジメント」、根本敏則・今西芳一編著「道路課金と交通マネジメント」第13章）。

こうしたことが高速道路における効率的な取締につながっていると考えられます。

おわりに

以上、韓国における過積載対策について概要を見てきましたが、大きな事故に起因して過積載が社会問題となったこともあり、韓国の過積載対策はかなり積極的に行われているようです。まとめると、以下のような点に特徴があると考えます。

- ① 韓国の車両の運行制限規定は日本の車両制限令に比べて詳細な規定を置き、10%以下の誤差は一律に許容するという大胆な誤差許容規定により積極的な取締を行っています。また、違反に対しては過怠料を課す制度が用意され、相当な金額が徴収されています。
- ② 現場の取締員に明確な権限を与えて取締を行わせています。道路公社や民間の事業者が取締の一端を担う場合もあるだけに、取締の当事者の持つ権限を明確化しているところが注目されます。
- ③ 国民の目に見える形で合同取締を実施し、道路における法秩序の維持に努めています。
- ④ 重量の自動計測の導入にも積極的です。

なお、上記の記述は基本的にインターネットを利用した情報に基づいていますので、これらの仕組みが實際上どのように機能しているのか、どのような点が問題となっているのか等、細かい点は現地で確かめるともっとよく分かるはずです。いずれにしても、外国の経験は日本での過積載対策を考える際の参考になると思います。