

どうろせいび

号、法律第161号)、昭和38年(法律第9号)、昭和39年(法律第91号)により、それぞれ改正が加えられた。

また本法は、旧法である道路交通取締法および施行令を廃止して、これらに代わる新たな道路交通に関する基本法として制定されたもので、その目的は、「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ること」(第1条)にある。

その構成は9章からなり、第1章では上記の目的のほか、各種の定義規定を設けるとともに、信号機・道路標識・道路標示の設置等につき規定している。第2章は歩行者の通行方法に関し、通行区分・行列の通行・横断方法等について定めており、これに対し第3章では、車両および路面電車の交通方法を規定し、通行区分・車両通行帯等のほか、速度、横断、追越し、踏切の通過、交差点における通行方法、徐行および一時停止、停車および駐車、灯火および合図、乗車、積載およびけん引等について定めている。(なお、第4章の2では*高速自動車国道および自動車専用道路における自動車の交通方法の特列を規定している。)第4章は、まず運転者の義務として、無免許運転の禁止、酒気帯び運転の禁止、過労運転の禁止等について定め、さらに雇用者の義務として、安全運転に必要な所要の規定を設けている。第5章は、道路の使用について定め、道路における禁止行為、危険防止の措置に関し規定している。第6章は、運転免許に関し、免許の種類、申請、免許証、運転免許試験、免許証の更新、免許の取消し、停止、国際運転免許証および国外運転免許証に関する規定を置いている。第7章は雑則であり、第8章は本法違反の場合の罰則である。

なお、第48通常国会で、本法の改正案が成立した。

その主要な点は

(1) 運転免許の種類の変更である。現在、運転免許は、大型免許・普通免許・大型特殊免許・三輪免許・二輪免許・軽免許・小型特殊免許・第一種原付免許・第二種原付免許の9種類であるが、このうち、三輪免許・軽免許・第二種原付免許を廃止し、三輪免許は普通免許に、軽免許は、2輪の軽自動車については二輪免許に、3輪および4輪の軽自動車については普通免許に、第二種原付免許は二輪免許に、それぞれ格上げにすることにより、免許の資格要件を厳格にし、もって交通の安全に資そうとするものである。ただし、軽免許の廃止は、施行が3年先であるから、公布の日から3年間、軽免許は残るわけである。そのほか、750kgをこえる車両を大型自動車・普通自動車または大型特殊自動車でけん引するためには、新たに、けん引免許が必要となり、この結果、免許の種類は9種類になる。また、第二種免許についても、第二種三輪免許が廃止され、新たに第二種けん引免許が設けられる。

(2) 自動車の使用者は、総理府で定める台数以上の自動車の使用の本拠ごとに、自動車の安全運転に必要な業務を行なわせるため、安全運転管理者を設けることを義務づけられる点である。しかし、自動車運送事業者および通運事業者は、道路運送法上、同様の業務を行なう運行管理者の選任義務があるから、自動車の使用者から除外されており、安全運転管理者を設ける必要はない。

(3) 自動二輪車の運転者および同乗者は、政令で定める道路の区間においては、ヘルメットをかぶらなければならないが、また高速自動車国道および公安委員会の指定した自動車専用道路において運転者以外の乗車を禁止される点である。

(井上 徹太郎)

どうろせいびごかねんけいかく 道路整備5箇年計画
昭和40・1・29閣議決定をみた現道路整備5箇年計画は、道路を

緊急に整備することにより自動車交通の安全の保持とその能率の増進をはかることにより、経済基礎の強化に寄与することを目的とした道路整備緊急措置法を根拠法規として決められたものであり、投資総額は4兆1,000億円である。

投資総額	4兆1,000億円
一般道路事業	2兆2,000億円
有料道路事業	1兆1,000億円
地方単独事業	8,000億円

この計画の目標とするところは、道路交通需要の急速な増大に即応し、国土の総合的開発と効率的な利用をはかり、産業基盤の強化と国民生活の向上に資することにある。

内容を具体的にみると、まず*高速自動車国道については、名神高速道路(小牧市・西宮市間)・中央高速道路(東京都・富士吉田市間)および東名高速道路(東京都・小牧市間)の建設を完了するほか、その他の高速自動車国道網についても調査を促進し、緊急を要する区間の建設に着手することになっている。一般国道については、地域格差の是正のため幹線自動車道路網の機能を十分発揮せしめるよう、おおむね10箇年間に全路線の整備を完成することを目標として促進し、地方道についても、その重要性を勘案しつつ鋭意整備を促進することとしている。

これらの計画を遂行するための財源は、揮発油税等の目的税収入、国および地方の一般財源等、日本道路公団等の借入金でまかなわれることになっているが、その割合はそれぞれ53.8%、24.0%、22.2%である。

このような計画による実施後の道路整備状況は下表のように見込まれている。

表-1 高速道路 (単位 km)

区 分	整 備 状 況	
	昭和39・3末	昭和44・3末
高速自動車国道	71	629
首都高速道路	13	103
阪神高速道路	0	52
合 計	84	784

表-2 一般道路 (単位 km)

区 分	昭和39・3末 実延長(A)	改 良 状 況	
		昭和44・3末(B)	B/A(%)
一般国道	27,341	22,225	81.3
主要地方道	32,948	18,251	55.4
都道府県道 (主要地方道を除く)	87,519	22,733	26.0
合 計	147,808	63,209	42.8

この規模に至るまでには、過去4回の計画更新が行なわれている。まず昭和23年に占領政策の一環として連合軍最高司令官の要請により発足した総額2,172億円の計画は、途中米国対日援助見返資金39億1,000万円の追加はあったが、その進捗状況は30%程度とはかどらず、昭和29年度を初年度とする計画へ移行していった。

この第1次計画はその規模2,600億円で推進されたが、この規模でも1級国道で未改良延長キロの約30%、2級国道では約12%等と現状改良さえも意のままにならなかった。

次いで昭和33年度から総投資額1兆円の第2次計画が実施されたが、当時の経済成長率年平均6.5%に対処しようとしたものの、国道・地方道合わせて約30%の改良を見込んだにとどまった。

さらに昭和36年政府は10箇年間に所得を倍増するという、いわゆる所得倍増計画を決定し、経済成長率も年平均7.2%を見