

全標協広報

2022 11
NO. 354

- 西ブロック内支部長・県協会長会議を開催… 1
- 国土交通省、警察庁に予算等要望…………… 5
- 道路標識点検診断士研修合格者…………… 7
- バス停留所からみる道路…………… 8
- 運転者の酒気帯びの確認について
～機器を使用した確認義務の明確化～…………… 10
- 四国協会が特別技術講習会を開催…………… 11
- 令和4年度優秀施工者国土交通大臣顕彰
青年優秀施工者不動産・建設経済局長顕彰… 12

トラフィックサポーターはホームページでもご覧になれます。
当機関紙の感想等は下記にご連絡ください。
発行所 〒102-0083 東京都千代田区麹町3-5-19にしかわビル3F (一社)全国道路標識・標示業協会
TEL 03-3262-0836 Eメール soumu@zenhyokyo.or.jp ホームページ : <https://www.zenhyokyo.or.jp/>

西ブロック内支部長・県協会長会議を開催

西ブロック内支部長・県協会長会議が、10月5日(水)14時から大阪市中央区のホテル日航大阪で開催され、64人が出席しました。同会議は令和2年(2020年)に開催される予定でしたが、新型コロナウイルス感染症のため延期されていました。

会議は、全標協清水会長の挨拶、関西支部鳥山政博支部長の挨拶の後、全標協本部及び各支部からの議題説明が行われ、支部議題に対して本部からコメ

ントがありました。最後に関西支部乙武悦郎副支部長から挨拶があり、閉会となりました。

会議後は同ホテルで意見交換会が開催されました。意見交換会は全標協光吉副会長の乾杯で始まり、新美副会長の中締めで終了しました。

翌日は大阪府池田市「伏尾ゴルフ倶楽部」で親睦ゴルフ大会が開催されました。



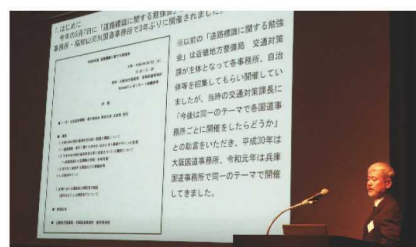
清水会長挨拶



鳥山関西支部長挨拶



中部支部議題



関西支部議題



中国支部議題

○清水会長挨拶

今日はお忙しい中を遠方よりお集まりいただき、ありがとうございます。

新型コロナウイルスは、第7波ということで9月上旬までは猛威を振るっていましたが、少しは峠も見てきたなと感じているところです。皆さんの地元ではどんな状況でしょうか。日本全体が、何とか日常を取り戻そうと努力している最中ではないかと思えます。

今回の大阪での西ブロック内支部長・県協会長会議は、コロナ感染症拡大のため一昨年、昨年と中止していましたが、ようやく開催できることになり、本部としても安堵しているところであります。準備をしていただいた関西支部の皆さんには、何回も中止になりその都度ご迷惑をおかけしました。お詫びと感謝を申し上げます。

なお、東ブロックの支部長会につきましては、9月28日に開催いたしました。

まず初めにお祝い事で、全標協理事、愛知県協会長の加藤淳一さんが、令和4年度「建設事業関係功労者」として、7月11日に国土交通大臣表彰をいただきました。長年のご苦勞が実を結び、誠におめでとうございます。今後の更なるご活躍を祈念し、心よりお祝いを申し上げます。

それでは、久々の支部長・県協会長会議でありますので、6月1日の本部総会以後から今日までの動きについて、少々話をさせていただきます。

まず、去る7月10日に参議院議員選挙が行われ、自民党の大勝でした。協会顧問である全国区の足立敏之先生は素晴らしい得票で再選を果たしました。政治連盟の関係では、愛媛県選挙区の山本順三先生、兵庫県選挙区の末松信介先生はじめ多くの先生方も当選を果たし、皆さんの応援のおかげと感謝申し上げます。

この選挙戦では安倍晋三元総理大臣が逝去されましたが、9月27日の国葬には全標協会長として御招待を頂き、参列献花してまいりました。

建専連の関係では、国交省の本省や各地方整備局との意見交換会が各地で開催され、出席いたしました。内容につきましては、いずれも①人材確保育成への取組、②建設キャリアアップシステムへの取組、③登録基幹技能者の有効活用や「キャリアアップシステムレベル4技能者以上の配置を入札条件に入れていただきたい」等々でした。

9月7日には「建設業4団体と国交大臣との意見

交換会」が行われ、建専連岩田会長が説明、要望を行っています。その内容で興味深いと思ったことは、担い手確保のため「全建設現場での週休2日制の定着に向け、取組の質的向上を図る」ということです。また、「年収の3%アップと、建設キャリアアップシステム能力評価基準のレベルごとの最低年収の設定及び額の公表」等々、かなり前向きかつ画期的な方針が示されたと聞いています。

完全週休2日制への取組については、6月の全標協総会時にも話をさせていただきましたが、夏季の3か月だけではなく、年間を通して、完全でなくとも変則型でも前向きに取り組んでいかなければならない、喫緊の課題だと思っています。

次に、毎年実施されている国交省本省との勉強会であります。名称は「区画線、標識、防護柵等の工事発注の在り方に関する勉強会」といいます。7月6日に、コロナ下のため参加人数を絞って実施しています。国交省は、大臣官房技術調査課、道路局企画課、国道・技術課、環境安全・防災課、道路交通管理課の方々、我々全標協側は、新美副会長、小池専務理事、道路標識、路面標示、環境・防護柵等の3委員長などが出席して開催させていただきました。内容につきましては、9月のトラフィックサポーターに掲載されていますが、①路面標示材や標識関連資材の高騰の説明、②一般的に老朽化した標識の問題点、③門型標識の点検や小規模構造物の点検の問題等々です。今の点検主目的は、道路利用者に対しての落下事故防止に対応する点検が目的のようですが、標識本来の目的である「見える」「読める」機能に対しての点検も並行して視野に入れていただきたい、というような要求などもさせていただきました。

今後、今月11日には国交省、警察庁への要望活動を予定しています。

最後に、富士教育訓練センターでは今年第1回目の登録標識・路面標示基幹技能者講習が7月13日から15日まで開催され、標識は38人、標示は39の方が合格しています。そして、9月12日から16日まで道路標識点検診断士研修が行われ、68の方が受講されました。

今日は、お手元にあるように、4つほどの議題を用意してあります。慎重審議、活発なご意見をいただきたいと思えます。

○本部提出議題

- 1 登録標識・路面標示基幹技能者講習及び道路標識点検診断士研修の実施状況について
- 2 今後の登録標識・路面標示基幹技能者講習及び道路標識点検診断士研修の更新講習・研修について
- 3 支部・県協会における特別技能講習会等について
 - (1)更新研修受講の単位又はユニットの取得について
 - (2)特別技能講習会実施予定
- 4 国交省、警察庁への要望(案)について

○支部提出議題(括弧内※は本部コメント概要)

- 新しい交通環境における交通安全施設の課題(中部支部)
交通安全施設における喫緊の課題である「超高齢化社会の到来による高齢ドライバーの更なる増加」及び「自動車の進化に対する道路インフラの維持メンテナンス」について、我々専門業者としての考え方及び提案についての紹介
- 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所との勉強会の報告(関西支部)
- 1 平成14年の設計基準改定以前に設置されている標識について
 - 2 管内の夜間における標識板の視認性の検証
- 建設キャリアアップシステムレベル判定ワンストップ化の早期実現について(中国支部)
技能者をシステムに登録する際の記載(記入)内容及び証明資料がレベル判定申請時に各団体(全標協等)に提出するものとほぼ同じであるため、現在のところ非常に煩雑であり作業に多くの時間を要している。せっかくレベルに達している従業員がいても、他の業務に手を取られレベル判定申請がおっくうになっているため改善(簡素化)をお願いしたい。
(※建設キャリアアップシステムについては、昨年ワンストップ化ということが協議会で了解されていたが、システムの不具合で実現されていない。建設業振興基金に対して早期実現を再度申し入れる。)
- 交通安全予算の確保について(中国支部)
近年多くの路線で区画線等路面標示の劣化による消失などにより、車両が車線を逸脱するなど、交通事故の原因となるおそれがある。また、近年、車線維持機能を装備した車両の増加に対する路面標示の補完など、交通を誘導する区画線等路面標示の適正な維持管理が必要となっている。上記の理由に加え現状適正な維持管理がなされていない路線が増加しているため、交通安全関係予算の増額が必要となっている。
道路標識の反射シートの経年劣化や老朽化が進行し、反射性能が著しく低下しており、特に薄暮や夜間は見えにくいものが多いため、標識類の更新等予算の増額が必要となっている。
(※引き続き国土交通省等に要望してまいりたい。)
- 道路標識点検診断士について(四国協会)
発注形態に関しては、「工事」か「コンサル業務」により意見が分かれているため、形態は問わず、「道路標識点検診断士を使用する」との一言を特記に入れてほしい。その理由として、国土交通省では、技術者資格を受けた資格保有者について、公共工事に関する知識・技術を有する者として評価し、国や地方公共団体の業務に活用を図るほか、総合評価落札方式の業務において加点評価するなどの措置を講ずることとしているため。
施設分野の小規模附属物は、門型標識が対象外とされているが、門型標識を小規模附属物として登録資格者認定をしてほしい。
(※秋田河川国道事務所、兵庫国道事務所では、令和2年度に標識点検業務と設置工事が一緒に発注されている。また、不調にはなったが、岩手河川国道事務所でも同様の発注がなされている。今後も要望活動を行ってまいりたい。門型標識は小規模附属物に分類されておらず、点検診断士は小規模附属物を対象として認可されているので、変更は難しいと思われる。)

○2050年カーボンニュートラルに向けての取組について (四国協会)

2020年10月、日本は「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする。脱炭素社会の実現を目指す」の“2050年カーボンニュートラル”を宣言した。しかし、目標達成は容易なことではない。標識・標示の製作や工事には多くの電気とガスが使用されている。差し迫ってはSDGsの項目に沿った対応を行い、特に17の目標のうち「目標13の気候変動とその影響に立ち向かうための緊急対策をとる」が2050年の目標に沿うと考え、電気使用作業の効率化を図っている。協会として、2050年に向けた取組、考え方を示してほしい。

(※国土交通省との勉強会で「カーボンニュートラルへの取組」として案内標識の製作工程を変えることを提案している。案内標識の反射シート重ね貼りについては真空加熱圧着機を使用して3回圧着を行っているが、デジタルプリントを使用すると1回で済むため電力使用量は3分の1で済み、反射シートのロスも少なくなる。今後小型標識などに普及するよう検討していきたい。また、防護柵や路面標示については各委員会等で取組を検討していきたい。)

○通学路対策について (四国協会)

安全だと信じている通学路における交通事故がいまだに無くならない。通学路対策では、路面標示・カラー舗装、防護柵等構造物で物理的に人命を守る方法があるが、整備の予算拡大を要望する。

(※引き続き国土交通省等に要望してまいりたい。)

○外国人技能実習生及び特定技能外国人制度について (九州協会)

令和元年11月の全標協理事会において承認されている外国人材受入れ事業及びJAC加入についてお尋ねする。同時期に発生した新型コロナウイルスのパンデミックにより世界的に色々なことや物が停滞していることは漠然と理解はしているが、その後の経過と全標協本部としての外国人材の受入れについてどのように考えているかをお聞きしたい。

(※全標協会員で「特定技能」外国人の採用を希望する企業は極めて少ないが、皆無ではないことから、採用に向けた準備を進めていた。しかしながら、新型コロナにより、当分の間事務の推進を停止することとした。長期的には外国人の活用が不可欠になる可能性があるため、今後適切に対処してまいりたい。)

○材料高騰化による市場単価の見直しについて (沖縄協会)

ロシアによるウクライナ侵攻により、世界的にガソリン等が高騰している影響で、安全施設工事の資材や運搬料が高騰している。市場単価の大幅な見直しが必要と思うが、本部はどのような考えか。

(※区画線については5年前に市場単価から標準単価へ移行している。道路標識については、建設物価調査会が本年3月に「標識設置工に関するアンケート」を行い、9月には経済調査会が「標識設置工アンケート」を行っている。全会員に調査票を配信しており、その結果が徐々に反映されると思われる。今後もアンケート調査には積極的に取り組んでいきたい。)



集合写真 (関西支部提供)

国土交通省、警察庁に予算等要望

全標協は、10月11日（火）、国土交通省及び警察庁に予算等要望を行いました。

国土交通省では、清水会長、光吉副会長、新美副会長及び小池専務理事が、丹羽克彦道路局長はじめ関係幹部に対し、関係予算や発注形態について要望しました。



国土交通省丹羽道路局長への要望

警察庁では、会長、両副会長及び笠原専務理事が太刀川浩一交通局長、岩瀬聡交通規制課長に対し要望しました。交通局長との懇談では材料費の高騰や電動キックボードなどが話題となり、会長、副会長が業界の実情を説明しました。



警察庁太刀川交通局長への要望

令和4年10月11日

国土交通省道路局長 丹羽 克彦 様

一般社団法人全国道路標識・標示業協会
会長 清水 修一

令和5年度交通安全事業等に係る要望書

当協会の業務運営につきまして、平素より格別なるご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

当協会の会員企業は、交通事故から児童や地域住民の命と暮らしを守る上で最も基礎的な施設である標識・区画線・防護柵等に係る交通安全事業を主たる業務としております。

しかしながら、近年は他の工事との合併発注が増加するなど、非常に厳しい事業環境下に置かれております。

つきましては、交通安全事業を長期安定的に継続し、安全・安心な道路空間を構築するため、国土交通省及び地方公共団体等が発注する事業に関し、次のとおり要望を申し上げますので、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

なお、赤字は重点要望項目となります。

1 道路関係予算の確保等

- ① 長期安定的な道路整備を図るため、令和5年度道路関係予算要求額の満額確保
- ② 標識・区画線・防護柵等に係る交通安全関係事業費及び維持修繕費の増額確保
- ③ 「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」の着実な実施
- ④ 地方公共団体等が実施する交通安全関係事業費の増額促進

2 交通安全対策の更なる促進

- ① 「第11次交通安全基本計画（令和3年度～令和7年度）」の推進
⇒ 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備促進
- ② 「第2次自転車活用推進計画（令和3年度～令和7年度）」の推進
⇒ 自転車通行空間の計画的な整備促進
- ③ 通学路の合同点検を踏まえた交通安全施設等の整備促進と個別補助制度の活用
- ④ 「ゾーン30プラス」の整備促進

3 計画的な点検・診断等による老朽化対策の促進と専門事業者の活用

- ① 門型等大型標識の点検結果に基づく、計画的な補修等の促進と予防保全への転換
- ② 単柱・複柱等小型標識の、計画的な点検・診断の実施と適時適切な補修・更新・撤去の促進
- ③ 区画線・防護柵等の計画的な点検の実施と適時適切な補修・更新・撤去の促進
- ④ 単柱・複柱等小型標識の点検・診断における標識工事との抱き合わせ発注など、業務の性格に応じた多様な契約方式の導入による、専門事業者の参入機会の拡大

4 工事の品質確保のための専門事業者への発注の促進等

- ① 交通安全事業における工事の品質を確保するため、技術力を有する専門事業者への分割発注の促進
⇒ 大規模バイパス等改築事業における交通安全事業の分離発注
⇒ 舗装工事等他工事と交通安全事業との合併発注の抑制、標識・区画線・防護柵等を主工事とした発注の促進
⇒ 標識・区画線・防護柵等に係る工事の毎年度安定的な発注、交通安全事業箇所の集約化や大ロット化による発注の促進
- ② 標識工事における道路標識点検診断士及び登録基幹技能者(道路標識部門)の積極的活用及び全ての入札説明書等への明記
- ③ 区画線工事における登録基幹技能者(路面標示部門)及び路面標示施工技能士の積極的活用及び全ての入札説明書等への明記

5 交通安全事業におけるデジタル化の促進と新技術の活用

- ① 標識台帳及び点検診断結果のデータベース化、及び、その利活用の促進
- ② 自動運転・運転支援の普及促進に向け、路面標示調査に関する新技術(撮影データの解析による剥離状況の数値化・可視化等)を活用した、維持・管理の高度化・効率化の促進

警察庁交通局長 太刀川 浩一 様

道路標識・道路標示の予算等に関する要望書

道路標識及び道路標示等の整備については、平素より警察庁及び都道府県警察にご高配を賜っており、厚く御礼申し上げます。

道路標識及び道路標示は、近年老朽化が進んだものがありますが、道路交通の安全を保つためには適切な更新を推進する必要があります。また、環境面での配慮や標識等の国際化の推進が必要となっております。更に、子供が犠牲になる悲惨な交通事故の防止対策が喫緊の課題となっております。

第11次交通安全基本計画においては、交通事故死者数2千人以下の目標が設定されており、具体的対策として、「横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないようにするための効率的かつ適切な管理等の推進」などが盛り込まれています。

つきましては、次に掲げる事項について、格別のご理解を賜りますようお願い申し上げます。

- 1 交通安全施設等である道路標識及び道路標示の整備に必要な予算の確保
- 2 通学・通園路等の交通安全対策を推進するための「ゾーン30プラス」等の事業の充実及び交通安全施設等の整備強化
- 3 横断歩道をはじめとする道路標示の適切な更新等による維持管理の徹底

令和4年10月11日
一般社団法人全国道路標識・標示業協会
会長 清水 修一

道路標識点検診断士研修(9月)合格者名簿

名 前	会 社 名
近藤 英治	(株)ドボク管理
板倉 吉典	岩手標識(株)
熊谷 正勝	協積産業(株)
北畠 健作	(株)秀明
相澤 泰三	(株)キクテック
高橋 康弘	山田塗装(株)
大塚 勉	五頭産業(株)
平澤 淳	(株)ナガモリ
西原 健太	(株)ウエスト工業
生方 勝広	道路開発(株)
田畑 和男	埼玉ライナー(株)
細根 正博	(株)アクセス
保坂 正彦	東総工業(株)
西村 綾	日本リーテック(株)道路設備支店
大川 和寿	宮川興業(株)
仲澤 勝行	宮川興業(株)
宮川 純	宮川興業(株)
松澤 真也	(株)コクブ
成田 忍	(株)フロシャイム
伊藤 勇治	信号器材(株)
金森 智幸	矢木コーポレーション(株)松本支店
山口 善弘	矢木コーポレーション(株)
増田 哲典	交通工業(株)
西澤 貴昭	北陸道路標識(株)
好田裕一郎	交通企画(株)
中島 勝弘	(株)ロードサービス
谷内 大和	アドライナー(株)
山崎 吉宣	山交ライン(株)
柴山 幸亮	E.TSS(株)

名 前	会 社 名
海野 景司	中部ロードテック(株)
石川 孝	(株)アペックス
寺家 直史	中部産業(株)
須藤 正親	日道工業(株)
立岩 修二	日道工業(株)
島崎 幸久	(株)キクテック
岩田 敏文	(株)キクテック
足立 里香	信号器材(株)名古屋営業所
川出 裕士	(株)福井ライン
中山 彰	日光産業(株)
中村 雅也	ライナーワークス(株)
野末 博史	末博安全(株)
矢谷 信行	(株)長大
松田 淳	日本リーテック(株)関西統括支店
楊 建国	白陽化学工業(株)
島村 悦司	白陽化学工業(株)
田中 崇博	ローデックス(株)神戸営業所
片下 景太	ジョイントロードサービス(株)
伊東 政信	ジョイントロードサービス(株)
真鍋 昌樹	西日本ロード施設(株)
若狭 健吾	大東産業(株)
大串 浩太	(株)大串塗工
清水 栄作	(株)正木産業
中川 勝義	(株)正木産業
松井 弘行	松井産業(株)
西本 義則	(株)寿陽建設
本山 正和	(有)二和工業
岩下 朋誉	山王(株)
濱蘭 康彦	今別府産業(株)

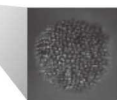
夜間の安全走行を
サポートする3Mの
テクノロジー

3M Japan Group
スリーエム ジャパン株式会社
トランスポーターション セーフティ事業部
〒141-8684
東京都品川区北品川6-7-29
<http://www.mmm.co.jp/ref/>

3M™ 全天候型溶融式路面標示材 3M™ All Weather Thermoplastic (AWT)



AWTは雨天時の反射エレメントと大粒径ガラスビーズを混合した特殊反射素子を散布することにより、雨天時・晴天時ともに優れた視認性を提供します。



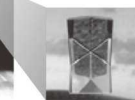
特殊反射
エレメント

カスタマーコールセンター
製品についてのお問い合わせはナビダイヤルで
0570-012-123
ナビダイヤル。市内通話料金でご利用いただけます。
受付時間/8:45~17:15 月~金(土・日・祝・年末年始は除く)
3M、ダイヤモンドグレードは3M社の商標です。

3M™ ダイヤモンドグレード™ DG³ 超高輝度反射シート(広角プリズム型フルキューブ)



3M™ ダイヤモンドグレード™ DG³ 超高輝度反射シートは、マイクロリプリケーション(高精細表面)技術によってほぼ100%の反射面をもつ夜間でも明るく見やすい、反射シートです。



フルキューブ
(DG³)



バス停留所からみる道路

東京大学大学院特任教授 中村文彦

○そもそもバスとは

バスというのは、自動車車両の一形態を表す単語である。11人以上の乗車定員の車両をバス車両として区分するのが通例である。しかし、実際には、車両という意味ではなく、移動をサービスする運輸事業のことを指す場合も多い。大型バス、中型バス、マイクロバス、ミニバスというように車両の大きさを示すものや、連節バス、トレーラーバスのように車両の形状あるいはつながり具合を示すものもある。そして、路線バス、コミュニティバス、高速バス、夜行バス、リムジンバス、観光バス、貸切バス、スクールバス、幼稚園送迎バス、企業送迎バス等さまざまな表現が存在し、現代では、自動運転バス、オンデマンドバスなど、さまざまな言われ方をしていく。ひとつひとつの単語に意味があり、本来は使い分けに注意を要する。

このバスの乗降の場所がバス停留所である。ひとつによっては、普段から近くにあるとはいえ、ほぼ無縁かもしれないバス停にフォーカスをあて、そこから道路交通を考察する。

○バス停留所と路線バス

一般の路線バスが、利用者の乗降のために道路上で停車する場所がバス停留所である。なので、バス停留所を利用するのは、いわゆる路線バス(乗合バス)である。路線バスは、決まった経路を走行することと利用者から運賃を収受することが原則になっている。

一般的には利用者のリクエストに応じて運行形態を変更するものをデマンドバスと呼んできた。乗車定員11人以上の車両を用いている。これは10人以下の車両をバスとは呼べないことになっているからである。運行形態の変更の中身は、経路の変更だけに限らない。時刻表も経路も停留所も決まっているものの前日までにリクエストがなければ運休するというサービスが、フランスやカナダのフランス語圏で、タクシーバスと呼ばれていた。これもいわゆるデマンドバスである。

わが国の路線バスに関する法規は、なかなか厳しいものがある。デマンドバスは、もともとは路線バスとして認められなかった。貸切バスの緊急避難的運用のような扱いであった。当時の車両には「乗合」の表記ではなく「貸切」の表記がされていた。規制緩和や関連法改正を経て、現在は乗合バスとして認

められている。

同様に、無料で運行するバスも路線バスとして認められていない(熊本県や岡山県岡山市等で行われている特定の日に無料サービスをするものは特例として扱われているようである)。路線バスは運賃を収受することと定められている。路線バスとして認められていないためにバス停留所を道路上に設置することができない。例えば、東京駅近傍で、無料運行している丸の内シャトルは、正式には路線バスではなく、バス停留所を道路上に設置できていない。丸の内シャトルは巡回路線で15か所の停留所がある。これらは正式なバス停留所ではなく、停留所の標識は道路上ではなく道路に面している建物内に設置されている。

○バス停留所の管理

路線バスの停留所は道路上に設置されるが、基本的には路線バスを運行する事業者が設置し管理する。路線バスというサービス自体は、国交省の地方運輸局下の運輸支局が許可をするが、停留所の設置と使用については、道路管理者と交通管理者とも調整が必要になる。停留所のまわりは、バスを待つ利用者のマナーの問題ではあるが、ゴミが散乱する可能性(ひと昔前は煙草の吸殻も)があり、沿道の居住者や建物管理者からは、どちらかというところ邪魔者扱いされることが多いと言われている。

バス事業者が停留所を管理している図式はいくつかの問題を孕む。例えば、既にある停留所を、新規の路線を開設する別のバス事業者が利用することはきわめて難しい。最初のバス事業者が認めない限り、次のバス事業者は利用できないことになる。大がかりな規制緩和後に路線バスの新規参入が日本で増加しない理由のひとつが、この停留所管理にあると思われる。いくつかの都市で、同じ場所の2つの停留所が別の名称になっているのも、この停留所管理にあると思われる。もちろん、複数の事業者で共同管理している事例も少なくない。

この根本には、バス事業者は競争関係にあるのか協調関係にあるのかという問題がある。バス事業が民間事業であり、原則的には、事業者同士は競争関係にある。東京都交通局や青森市交通部のバスは公営事業であるが、東京都あるいは青森市の組織の中では独立の事業体であり、民間事業者とは競争関係にある。

○バス停留所の工夫

前記のようにバス事業という面で、いろいろと課題の多いバス停留所だが、道路交通の点でも課題は多い。そして、さまざまな工夫例もあるので、最後に紹介しておく。

駅が都市の玄関であるように停留所は街の玄関としてみなすことが望ましい。その意味で、停留所まわりの空間は十分に確保されることが望ましいし、上屋やベンチが充実することも望ましい。一方で、道路上には十分に空間がとれない。そんな中、東京都江戸川区では、停留所隣接の道路外用地を区役所が入手あるいは借用し、ポケットパークとして整備している（図1）。



※資料・写真提供：江戸川区

図 1

自転車利用を推進している中で、バス停留所部分の空間設計では、自転車の走行路とバス利用者の待合空間の分離が求められる。広幅員道路での例だが、大阪市大正区の大正通りでは、停留所部分で1車線分をつぶして待合空間を整備した事例がある（写真1）。テラス型バス停と呼ばれている。



写真 1

結果的に、歩道上の自転車通行帯を残したまま十分な停留所空間を確保できている。東京都三鷹市のかえで通りでは、決して十分に幅員のない中で、車道上の自転車走行空間について、停留所近傍で工夫して配置し、バス利用者にも配慮している（図2）。

バス停付近では、歩行者・バスの乗降客に注意してゆっくり走りましょう。

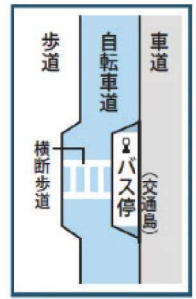


図 2

バリアフリーが重視される中で、乗降口に階段のないノンステップバスの導入が進んでいるが、停留所でバス車両を縁石に十分に寄せられていないことが多い。バスベイ自体を等脚台形ではなく三角形形状にした上で、ブリヂストン株式会社他で開発した「PLUSSTOP」という縁石を導入した例が、新潟県新潟市（写真2）や岡山県岡山市（写真3）などで導入が進んでいる。



写真 2



写真 3

○おわりに

海外のバスでは、停留所というより駅に近いような施設など、日本では考えられないような事例が多い。その他、停留所にシェアサイクルステーションや物販施設、公共空間等を組み合わせた事例もある。モビリティハブと呼ばれるものもある。これらについては、次の機会に紹介したい。

運転者の酒気帯びの確認について ～機器を使用した確認義務の明確化～

全標協理事 長嶋 良

道路交通法施行規則が改正され、安全運転管理者等は、本年10月より機器を使用して運転者の酒気帯びの確認を行う義務等が明確かつ厳格化されました。

<改正の背景>

千葉県八街市で飲酒運転の「白ナンバー」の自家用大型トラックにはねられ小学生5人が死傷した悲惨な交通事故(令和3年6月28日発生)はまだ記憶に新しいところです。

緑ナンバーの事業用車両については、運行管理者の義務として既にアルコール検知器を使用した飲酒検査が義務付けられていましたが、自家用自動車(白ナンバー車両)を使用する事業所に対してはなされていませんでした。

そこで警察庁では、八街市内での事故を受け、白ナンバーの車両を使用する事業所における飲酒運転防止の観点から、安全運転管理者等の業務として、運転前後の運転者の状態を、目視及びアルコール検知器を使用して酒気帯びの有無を確認することなどを義務化しました。

<安全運転管理者等とは>

以下のいずれかに該当する自家用自動車(白ナンバー車両)を使用する事業所では安全運転管理者等を選任しなければなりません。

- ①乗車定員11人以上の自動車を1台以上使用している事業所
- ②その他の自動車を5台以上(自動二輪車(原動機付自転車を除く)1台は0.5台で計算)使用している事業所

<改正の内容>

安全運転管理者による
運転者の運転前後のアルコールチェックが
「義務化」されます。

令和4年
4月より

令和4年
4月1日施行

- 運転前後の運転者の状態を目視等で確認することにより、運転者の酒気帯びの有無を確認すること
- 酒気帯びの有無について記録し、記録を1年間保存すること

令和4年
10月1日施行

- 運転者の酒気帯びの有無の確認を、アルコール検知器*を用いて行うこと
- アルコール検知器を常時有効に保持すること

*呼気中のアルコールを検知し、その有無又はその濃度を音信号、発光灯、数値等により示す機能を有する機器

今回の改正法は2回に分けて施行されました。

1. 酒気帯びの有無の確認及び記録の保存(2022年4月施行)

- (1) 運転前後に運転者の酒気帯びの有無を目視等で確認すること。
- (2) 確認の内容を記録し、その記録を1年間保存すること。

2. アルコールの検知器の使用等(2022年10月施行)

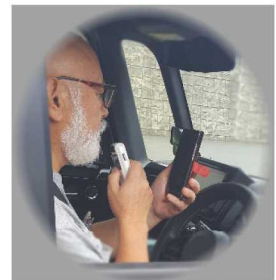
- (1) 運転前後の運転者の酒気帯びの有無をアルコール検知器を用いて確認すること。
- (2) アルコール検知器を常時有効に保持すること。

<対面で確認できない場合等の措置>

目視でのチェックやアルコール検知器を使用するチェックは対面で行うことが原則です。しかし、直行直帰や運転者が遠方にいる時など対面が困難な場合は下記のような方法で確認しましょう。

○対面での確認が困難な場合

運転者に携帯型アルコール検知器を携行させたいうえで安全運転管理者がカメラやモニターを通して運転者の顔色、応答の声の調子等とともにアルコール検知器の測定結果を確認する。



○運転者の顔色等を確認すること自体が困難な場合

携帯電話や業務用無線その他の運転者と直接対話できる方法によって、安全運転管理者が運転者の応答の声の調子等を確認するとともに、アルコール検知器での測定結果を報告させる。

<アルコール検知器について>

アルコール検知器は常に正常に作動するような状態であるよう点検・管理しなければなりません。

アルコール検知器には、酒気帯びの有無が「音」、「色」、「数値」などで確認できるものとされていますが、精度の低い商品から精度の高い商品まであります。

検知器の精度が低いと結果として飲酒運転を見落とすことにつながります。

アルコール検知器協議会が設けている基準に適合した製品(JBマークが貼付)がお薦めです。



<最後に>

飲酒運転をした場合は運転者だけでなく、企業への責任が問われ、企業の社会的信頼が失墜します。

安全運転管理者等選任事業所はもちろんですが、選任義務のない事業所においても、業務中はもとより通勤等における飲酒運転の防止に、企業の責任としてしっかり対応することが必要です。

四国協会が特別技術講習会を開催 (一社)全標協四国協会事務局長 川上寿典

(一社)全国道路標識・標示業四国協会(吉田隆敏会長)では、10月12日(水)に高松市の「サンメッセ香川」大会議室において、全標協本部から講師3名を招き、「道路標識設置基準・同解説及び「道路標識構造便覧」の特別技術講習会」を開催し、四国協会会員及び社員92名が受講しました。

特別講習会開催にあたり、四国協会西本光宏副会長が、「過去2年間、コロナの関係で技術講習会の開催を見送ってまいりましたが、コロナも落ち着きを見せるようになり、本日の開催となりました。

四国4県からこのように大勢の方が集まっていただけ、道路標識設置基準等が令和2年6月に改正になり、また、本日は、全標協本部から3名の講師をお招きしておりますので、皆様方、十分に聴講をお願いします。」などと開講挨拶を行いました。

特別技術講習会は、

- 1 全標協業務部長 本多茂氏
「道路標識設置基準・同解説」
- 2 全標協道路標識副委員長 武井仁志氏
「道路標識の構造設計」

- 3 全標協道路標識委員長 桶井達彦氏
「道路標識構造便覧」

などの内容で行われ、受講者は、講師のハイレベルな内容を熱心に聴講するなど、充実した特別技術講習会でした。

特別技術同講習会に参加した四国協会の講師は、講習内容について、「本部講師の方の話は理解しやすい。今から、経験を積んで、わかりやすく話せるように努力していく。」「本部講師の方の話はスムーズでわかりやすく勉強になった。道路管理者、発注者との協議が必要な箇所も多く、多くのヒントをもらった。」「聴講したが、以前との変更箇所もあり、繰り返しての勉強が必要と感じた。県支部では、今回の講習会の内容を元に、自分なりにわかりやすく説明していきたい。」などの感想があり、今後、開催される各県支部主催の講習会に向けての抱負を語りました。



四国協会西本副会長開講挨拶



令和4年度優秀施工者国土交通大臣顕彰 青年優秀施工者不動産・建設経済局長顕彰

国土交通省では、建設産業の第一線で「ものづくり」に直接従事されている方々に誇りと意欲を持っていただくとともに、これらの方々を広く国民に知っていただき、その社会的地位・評価の向上を図っていくことを目的として、特に優秀な技術・技能を持ち、後進の指導・育成等に多大な貢献をされている建設技能者の方々を対象として、優秀施工者国土交通大臣顕彰（建設マスター）を実施しています。

また、次世代の建設現場の担い手を確保・育成す

ること、建設マスターに達するまでの技術・技能の向上を図ることを目的として、優秀な技術・技能を持ち、今後さらなる活躍が期待される青年技能者の方々を対象として、青年優秀施工者不動産・建設経済局長顕彰（建設ジュニアマスター）を実施しています。

当協会からは建設マスター6名、ジュニアマスター3名、計9名の方々が選ばれました。

新たに建設マスター、ジュニアマスターとなった皆様、おめでとうございます。

◇建設マスター



菅野 純
塗装工
協積産業(株)
東北



篠原 正人
道路標識設置工
(株)ロード
関東



中田 保人
道路標識設置工
北日本道路企画(株)
北陸



長田 充雄
道路標識設置工
(株)前山
中部



新屋 雅広
塗装工
阪神装路(株)
関西



伊与木 律也
道路標識設置工
(株)道路交安
四国

◇建設ジュニアマスター



高橋 重美
塗装工
(株)フジベン
東北



子安 隆史
道路標識設置工
東愛工業(株)
中部



上田 和男
塗装工
愛媛交安(株)
四国

お知らせ

代表者変更

○(株)ロードサービス (関東支部)

代表取締役 飯野 東→飯野 茂

○(株)カネミツ (北陸支部)

代表取締役 本吉 三彦→本吉 崇一

住所変更

○(株)カネミツ (北陸支部)

〒920-0062 石川県金沢市割出町267番地2

広報・教育委員会委員

(トラフィックサポーター編集担当)

委員長 松村みち子

委員	荒原 和愛	石川 盛昭	磯兼 忠
	岡根 隆資	小畑 啓一	笠原 孝志
	鎌田 洋一	菰田 潔	齋藤 正訓
	塚田 哲也	辻野 善久	長嶋 良
	中村 弘一	藤岡 基樹	本多 徹
	前田 年輝	山下 利治	(五十音順)
事務局	村上 寿一		