

# 冬期道路管理

## マネジメント・システムについて



独立行政法人 北海道開発土木研究所 浅野 基樹  
道路部 交通研究室長

TECHNICAL REPORT

### ① はじめに

1990年6月に「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律（以後、スパイクタイヤ規制法）」が公布・施行されてから約15年が経過した。北海道のような積雪寒冷な地域でスパイクタイヤを実質的に全面禁止している国は世界的にも希であり、先駆的である。スパイクタイヤ規制法の成果として車粉問題は解消された。しかし、非常にすべりやすい路面（いわゆる、つるつる路面）の発生により、冬型交通事故の増加、都市内冬期交通特性の悪化および凍結防止剤散布量の増加など負の影響も現れている。本文は、スパイクタイヤ規制後の冬期道路管理マネジメント・システム導入の可能性について述べる。

### ② スパイクタイヤ規制の評価

スパイクタイヤの規制により、青い空がよみがえった。「スパイクタイヤの使用を規制する」という目標・手段の実施により、「スパイクタイヤ粉じんの発生を防止し、もって国民の健康を保護するとともに、生活環境を保全する」という目的は達成された。

一方、1990（平成2）年のスパイクタイヤ規制法の施行以来、北海道では、非常に滑りやすい路面（つるつる路面）が発生し、それまでのいわゆる“除雪”中心の事業から路面管理強化の時代となった。路面に雪を残さない除雪作業の徹底、路面整正除雪回数の増加、凍結防止剤散布量の増加、ロードヒーティングの整備、凍結抑制舗装やグルーピング舗装および排水性舗装敷設などの事業や技術開発が急速に進んだ。スパイクタイヤ規制という法制度の適用は、道路上の雪を取り除くといういわゆる“除雪”主体の雪寒道路事業に、雪氷路面对策を重要な施策として加えた土木史上の大きな転換点であった。

また、スパイクタイヤ規制後、舗装補修量が減少するなどの効果があったが、都市内冬期旅行速度が低下し、道路利用の社会的便益の面では、私達が得た良好な大気環境に対し、同人格である私達道路利用者は相応な対価を支払っている。

### ③ 冬期道路マネジメント・システム導入の可能性

スパイクタイヤ規制法の国会での表決の際、「道路管理者が行う除融雪等に必要費用について、道路管理者の負担が過重とならないよう配慮すること」、「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止対策の実施に伴い、二次公害が発生しないよう留意すること」、および「法施行後における地域指定の状況、スパイクタイヤ粉じんの発生状況、スパイクタイヤに代替するタイヤの開発状況等を勘案し、必要に応じ、スパイクタイヤ粉じん対策のあり方に検討を加え、その結果に基づいて、脱スパイクタイヤ社会の実現（禁止）に向けて所要の措置を講ずること」等の附帯決議がなされている。これは、スパイクタイヤ粉じん、道路管理、交通安全、および環境負荷等を平等に考慮したスパイクタイヤ粉じん対策の常なる検討を求めているものである。

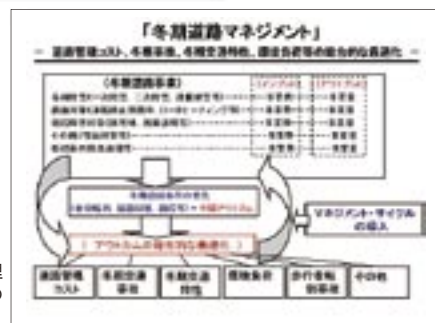
スウェーデンは、道路管理コスト、環境コスト、燃料コスト、交通事故コスト等を貨幣価値に置き換え、冬期道路を総合的に最適化しようとする冬期道路管理マネジメント・システムを提案している（図-1）。

我が国においても、道路管理コスト、交通事故、交通特性、薬剤の環境影響等を総合的にマネジメントする

冬期道路管理マネジメント・システム導入の可能性を指摘することができる（図-2）。



↑ 図-1 スウェーデンの冬期道路管理マネジメント・システム



⇒ 図-2 冬期道路管理マネジメント・システムの提案