

令和8年第1回長久手市議会定例会
追加議案一覧表

議案番号	件名	所管
議案第31号	令和8年度長久手市一般会計補正予算（第1号）	総務部
議案第32号	長久手市消防団員等公務災害補償条例の一部を改正する条例について	くらし文化部
議案第33号	長久手給食センター空調機器等改修工事（ゼロ債務、余裕期間・発注者指定）工事請負契約の締結について	教育委員会

令和8年第1回長久手市議会定例会 議事日程 (案)

一般質問

順序	区分	氏名	日程 A 案	日程 B 案	日程 C 案
1	代表	みらい 野村 弘 議員	3月3日(火) 代表5人	3月3日(火) 代表5人	3月3日(火) 代表 4人
2	〃	公明党 木村 さゆり 議員			
3	〃	翼 大島 令子 議員			
4	〃	ながくて 山田けんたろう 議員			
5	〃	香流 なかじま和代 議員			
6	個人	水野 勝康 議員	3月4日(水) 個人5人	3月4日(水) 個人4人	3月4日(水) 代表 1人 個人 4人
7	〃	田崎あきひさ 議員			
8	〃	岡崎 つよし 議員			
9	〃	伊藤 真規子 議員			
10	〃	川合ともゆき 議員	3月5日(木) 個人3人	3月5日(木) 個人 4人	3月5日(木) 個人 4人
11	〃	富田 えいじ 議員			
12	〃	わたなべさつ子 議員			
13	〃	おくだけんじ 議員			

令和8年第1回長久手市議会定例会
請 願 文 書 表

整理番号 及び 受理月日	所管 委員会	件名及び要旨	請 願 者 及 紹 介 議 員	審 議 結 果
第1号 2月6日		<p>件名 平池地区高層マンション建設に伴う、道路法第47条に基づく車両制限令の厳格な適用に関する請願書</p> <p>要旨 ・車両制限令の趣旨に沿った事務執行 道路法第47条および車両制限令の目的である「交通の危険の防止」と「道路構造の保全」を最優先とし、本件道路の通行規制に関する事務執行を適正に行っていただくこと。 ・特定の大型車両の通行制限措置の適用 法定通行可能幅員を超過する幅員2.5メートル以上の車両、または道路構造の保全に影響が懸念される総重量10トン以上の車両について、通行の制限を適用していただくこと。 ・代替運搬手段の採用指導 規制値を超過しない車両（法定通行可能幅員1.75メートル～2.25メートル以下かつ総重量10トン未満の車両）による運搬など、法令を遵守した代替運搬手段の採用を適切に指導いただくこと。</p>	<p>請願者 長久手市 [REDACTED] 他20名</p> <p>紹介議員 大島令子 なかじま和代 山田けんたろう わたなべさつ子 岡崎つよし</p>	



平池地区高層マンション建設に伴う、道路法第 47 条に基づく
車両制限令の厳格な適用に関する請願書

令和 8年 2月 6日

長久手市議会議長 山田かずひこ 様

請願者 住所 長久手市

(他 20名 塚田北自治会 10組)

紹介議員

長久手市議会議員 大島令子

なかじま和代 山田けんこう
わたなべまつき 岡崎フよし



1. 請願の趣旨

平池地区で計画されている高層マンション建設工事に伴い、大型工事車両の通行が周辺の住民生活の安全確保および道路構造の適正な維持に与える影響について、市民は深く懸念しております。本請願は、特定の開発事業の是非を問うものではなく、長久手市の道路管理者としての事務執行の適正化を求めるものです。その目的は、周辺道路が車両制限令上、大型建築車両の通行を許容しない構造であることから、市民の生命と財産を守るための基礎的な法令である「道路法」および「車両制限令」が定める要件が、計画地周辺の道路において客観的に満たされていない現状を是正するため、法令の趣旨どおりに厳格な適用と適切な管理を要請することにあります（資料 1 参照）。

【車両制限令の趣旨（目的）】

車両制限令の趣旨は、以下の二つの目的を実現し、道路の安全と耐久性を確保することです。

1. 交通の危険の防止

道路の構造上の条件に見合わない大きすぎる車両の通行を抑えることで、交通事故の危険を未然に防ぎ、住民の安全を確保すること。

2. 道路構造の保全

道路の最高限度を超える車両の通行による、舗装や地下の公共インフラへの過度な負荷を避け、損傷を防ぐこと。

【現状の懸念事項】

計画地周辺の道路（長湫西部 350 号線、352 号線に加え、進入経路となる長湫西部 20 号線、353 号線等を含む）は、道路幅員 6m～8m に対して歩道などの歩車分離がなされていない生活道路であり、通学路にも指定されており、歩道が未整備の箇所が多数存在します。

これらの道路は、市街地であることから、道路法第 47 条（資料 1 参照）に基づく車両制限令第 3 条および第 5 条第 2 項が適用されます。

通行可能幅員については、道路法に基づき計算（車両制限令第 5 条第 2 項適用）しますと、周辺道路の通行可能な車両の幅は 1.75m～2.25m となります（資料 2、資料 4 参照）。

これに対し、一般的な大型工事車両の幅は約 2.5m あり、基準を大きく上回っている状況です。

また、道路の保全については、当該道路のアスファルト舗装の厚さは 5 cm（生活道路仕様）であり、総重量 10 トンを超える大型車両が頻繁に通行することは、道路の早期損傷（ひび割れや陥没）を招く懸念があります。これは将来的な市の修繕負担にもつながります（資料 5 参照）。

このような道路に大型工事車両が通行することは、車両制限令の立法趣旨である「交通の危険の防止」の観点から懸念されます。特に児童・生徒や高齢者の安全確保が困難となり、重大な交通事故のリスクが高まる恐れがあります。また、こうした大型車両の通行は、騒音や振動、粉塵による生活環境への影響も心配されており、周辺住民からは不安の声が多く寄せられています（資料 6 参照）。

私たちは、高層マンション建設工事の妨害や中止ではなく、法令に適合しない大型車両の通行を避け、道路の規格・構造に見合った適正な車両の利用など、安全かつ法令を順守した代替手段を採用するよう指導いただくことにあります（補足資料参照）。

つきましては、これらの状況を十分にご理解いただき車両制限令が定める法令の趣旨に立ち返り、周辺住民の安全と平穏な生活の維持に資するよう適切な事務執行が行われることを切にお願いいたします。

2. 請願事項

・車両制限令の趣旨に沿った事務執行

道路法第 47 条および車両制限令の目的である「交通の危険の防止」と「道路構造の保全」を最優先とし、本件道路の通行規制に関する事務執行を適正に行っていただくこと。

・特定の大型車両の通行制限措置の適用

法定通行可能幅員を超過する幅員 2.5 メートル以上の車両、または道路構造の保全に影響が懸念される総重量 10 トン以上の車両について、通行の制限を適用していただくこと。

・代替運搬手段の採用指導

規制値を超過しない車両（法定通行可能幅員 1.75 メートル～2.25 メートル以下かつ総重量 10 トン未満の車両）による運搬など、法令を遵守した代替運搬手段の採用を適切に指導いただくこと。

平池地区高層マンション建設に伴う、道路法第47条に基づく
車両制限令の厳格な適用に関する請願書

請願書名簿

No.	氏名	住所
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		

添付資料一覧

【根拠資料】

資料 1 道路法第 47 条及び車両制限令第 3 条および第 5 条第 2 項

資料 2 法定通行可能幅員 算定根拠図

資料 3 交通事故発生状況マップ

資料 4 周辺道路における法定通行可能幅員図、判定表

資料 5 長久手市舗装復旧構造図（道路構造基準）

資料 6 地域住民へのアンケート調査結果（集計表）

【補足資料】

高層マンション建設工事における車両適正化（ダウンサイジング）について

道路法第 47 条及び車両制限令第 3 条・第 5 条第 2 項の解説

1. 道路法 第 47 条（車両の制限）

車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径は、政令（車両制限令）で定める最高限度を超えてはならない。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、政令で定める最高限度を超える車両の通行を禁止し、又は制限することができる。

2. 車両制限令 第 3 条（車両の幅等の最高限度）と合わせると、

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、次の各号のいずれかに該当する車両の通行を禁止し、又は制限することができる。

- 一 車両の幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径が政令で定める最高限度を超える車両
- 二 前号に掲げるもののほか、道路の構造を保全するため、その通行を禁止し、又は制限することがやむを得ないと認められる車両

3. 車両制限令 第 5 条 第 2 項（市街地における幅の制限）

市街地区域内の道路で前項に規定するもの以外のものを通行する車両の幅は、当該道路の車道の幅員から〇・五メートルを減じたものの二分の一をこえないものでなければならない。

車両制限令について

車両制限令（車両の通行の制限に関する政令）は、道路法という法律に基づいて定められており、その目的は重い車両や大きな車両が通行することで、道路の舗装、橋梁、地下の埋設物などが壊れてしまうのを防ぎ、道路を長持ちさせるための制限と狭い道路や複雑な場所で、車両のサイズが道路の構造に対して不適切であるために、交通事故や交通上の危険が発生するのを未然に防ぐための制限です。これは、車両制限令の規定の根拠となっている、道路法第 47 条の目的である道路の構造を保全し、交通の危険を防止するために、道路を通行する車両の大きさや重さなどの制限を定めた法律（道路法第 47 条に基づく政令）です。

車両制限令の道路の種類

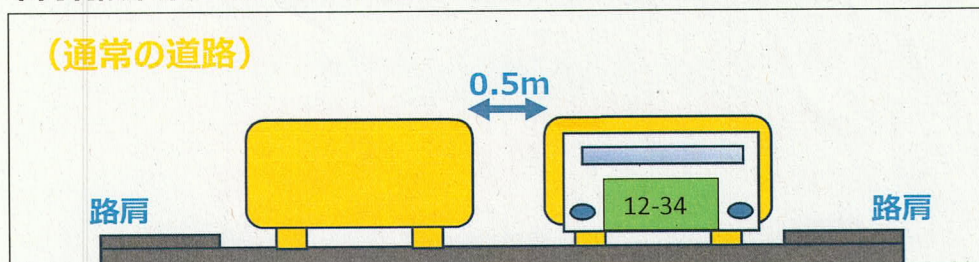
車両制限令で規制する道路には大きく 2 種類あります。

市街地の道路※ 1	車両制限令第 5 条
市街地区域外の道路	車両制限令第 6 条

※ 1 市街地の道路とは長久手市が認定している道路や都市計画情報に含まれる道路を指します。

計画地周辺の対象道路、長湫西部 350 号線や長湫西部 352 号線は、幅員 6m の狭隘な生活道路であり、通学路にも指定され、歩道が未整備の箇所が多数存在します。この平池地区は市街地であることから車両制限令第 3 条および 第 5 条第 2 項が適用されます。

車両制限令第 5 条第 2 項 通行可能車両幅： $(\text{車道幅員} - 0.5\text{m}) \div 2$



<対象道路>

長湫西部 350 号線

計画地北側道路の通行可能車両幅は 1.75m です

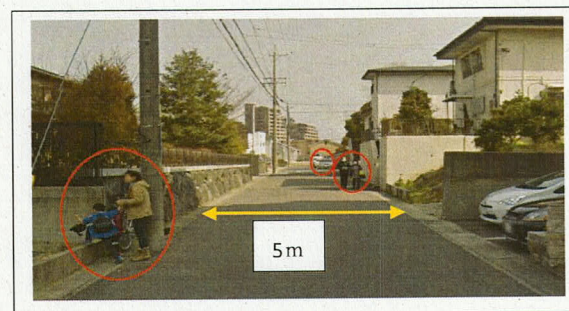
長湫西部 352 号線

計画地南側道路の通行可能車両幅は 2.25m です

<法定通行可能幅員 算定根拠図>



通行可能車両幅 $(4.0\text{m} - 0.5\text{m}) \div 2 = 1.75\text{m}$



通行可能車両幅 $(5.0\text{m} - 0.5\text{m}) \div 2 = 2.25\text{m}$

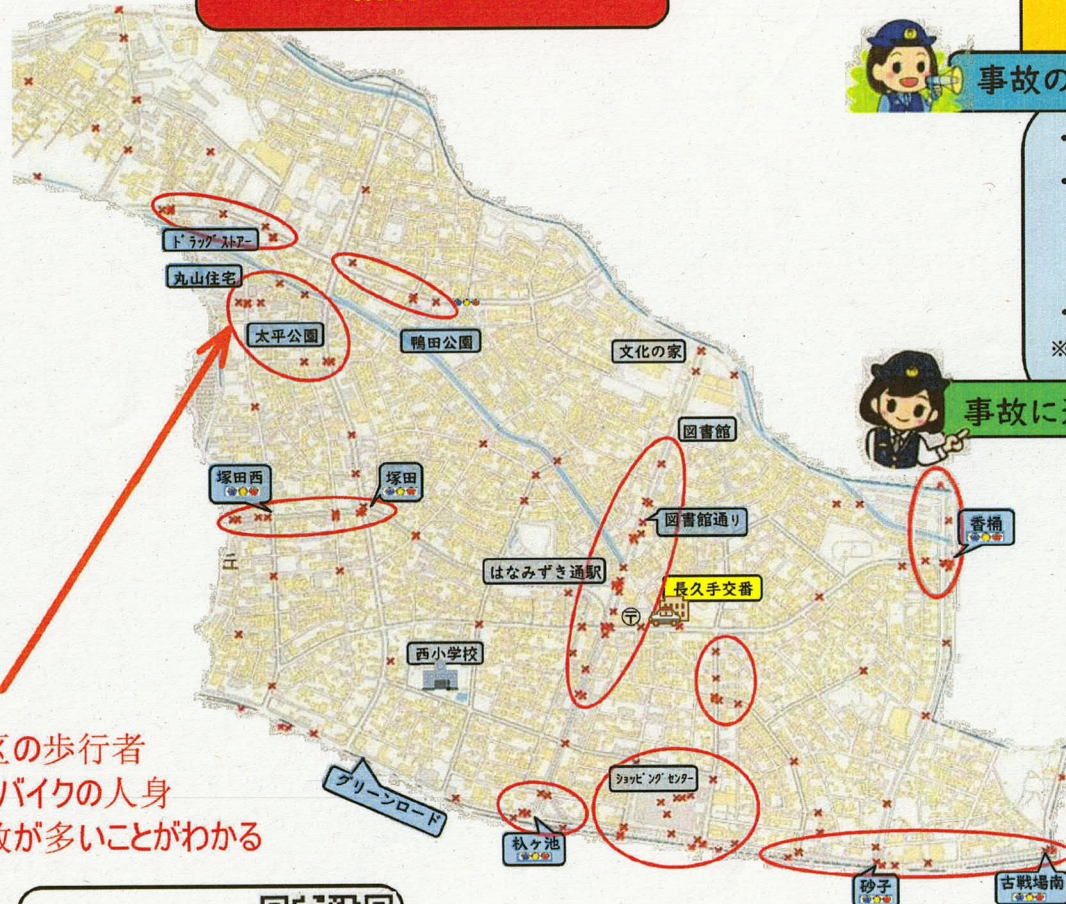
長久手交番

歩行者・自転車・バイクの人身交通事故発生状況(令和元年～令和5年)

愛知警察署

発生場所

R1～R5の歩行者・自転車・バイクの人身交通事故の発生場所



平池地区の歩行者
自転車・バイクの人身
事故件数が多いことがわかる

このチラシは、愛知警察署
ホームページに掲載中です。



出典: 国土地理院基盤地図情報(基本情報)

多発時間帯

午前7時～午前9時

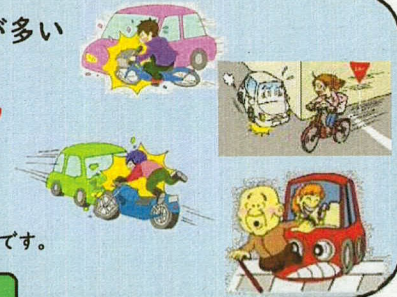
午後5時～午後7時



事故の特徴

- ・交差点での出合頭の事故が多い
- ・大きな怪我になりやすい
- 歩行者・自転車・バイクの事故が多い
- ・高齢者の事故が多い

※ 愛知警察署管内に共通した事故の特徴です。



事故に遭わないためのポイント

車・バイク

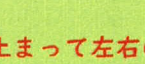
- ・横断歩道では歩行者優先
- ・一時停止場所では、停止線手前で止まって安全確認
- ・交差点では、右折車両の動きに注意する

自転車

- ・一時停止場所では、必ず止まって左右の安全確認
- ・自転車に乗るときは、ヘルメット
- ・自転車も早めのライト点灯

歩行者

- ・道路は横断歩道を横断する
- ・道路を渡るときは、何度も左右の安全確認
- ・車両の直前・直後の横断はしない



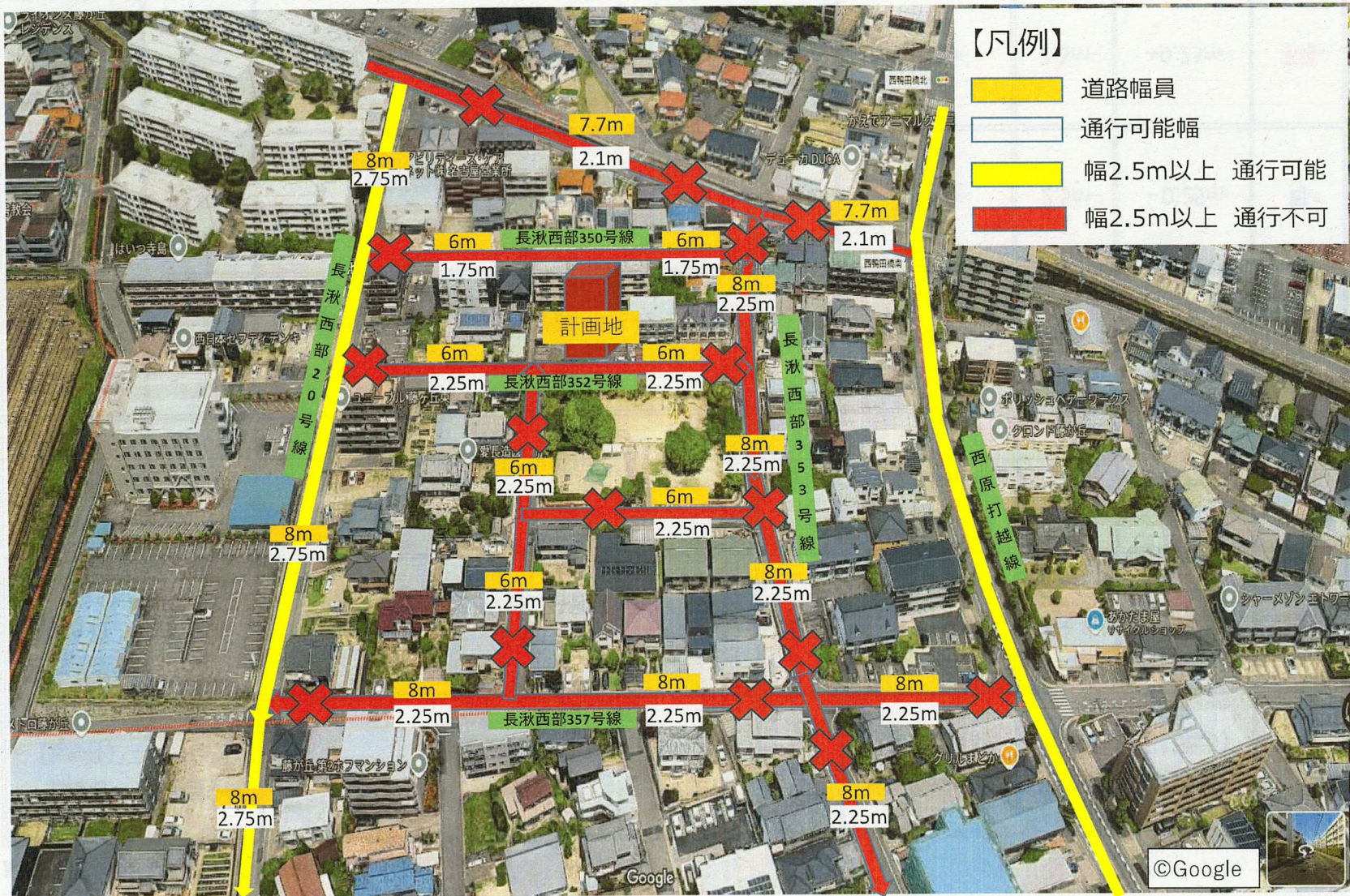
右よし 左よし

危険!!



車から
見えないよ!!

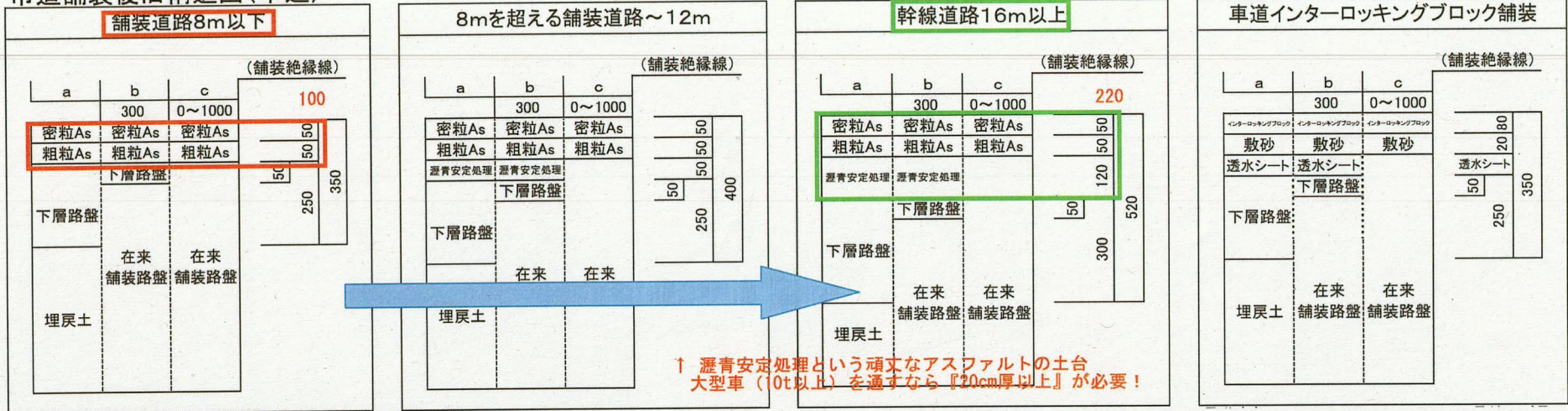
周辺道路における通行可能幅の判定表



周辺道路における通行可能幅の路線別判定表

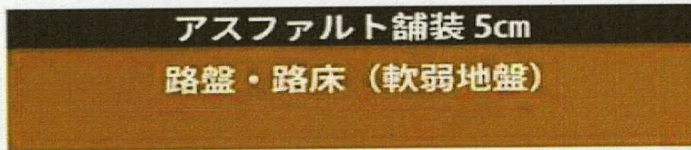
路線名 (舗装厚)	道路全幅 (A)	除外部分 (側溝・路肩) (B)	車道 幅員 (C)	法定通行可能幅 (C-0.5)÷2	工事 車両幅	超過幅 (はみ出し)	判定
① 長湫西部 350号 (5cm)	6m	2m (側溝両側 0.5×2)1m+路肩 1m	4m	1.75m	2.5m	+0.75m	不可
② 長湫西部 352号 (5cm)	6m	1m (側溝両側 0.5×2)1m	5m	2.25m	2.5m	+0.25m	不可
③ 長湫西部 353号 (5cm)	8m	3m (側溝両側 0.5×2)1m+ (路肩両側 1×2)2m	5m	2.25m	2.5m	+0.25m	不可
④ 長湫西部 20号 (5cm)	8m	2m (側溝両側 0.5×2)1m+路肩 1m	6m	2.75m	2.5m	-0.25m	可
⑤ 長湫西部 357号 (5cm)	8m	3m (側溝両側 0.5×2) 1m+ (路肩両側 1m×2) 2m	5m	2.25m	2.5m	+0.25m	不可

市道舗装復旧構造図(車道)



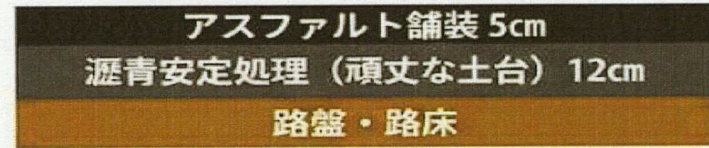
長久手市舗装復旧構造図(参考)

舗装道路8m以下(現場)



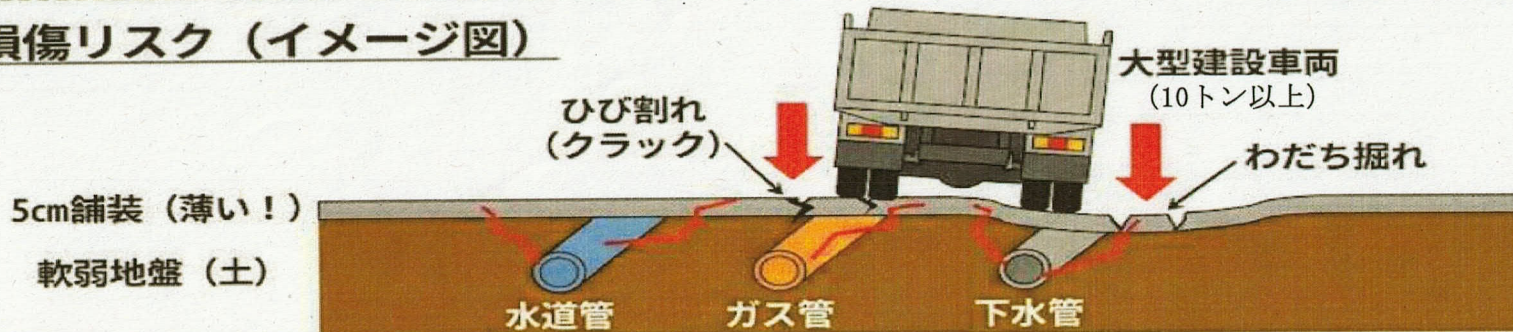
大型車の重さを支える土台がない ❌

舗装道路12m超(幹線道路)



大型車の重さを支える構造

道路損傷リスク(イメージ図)

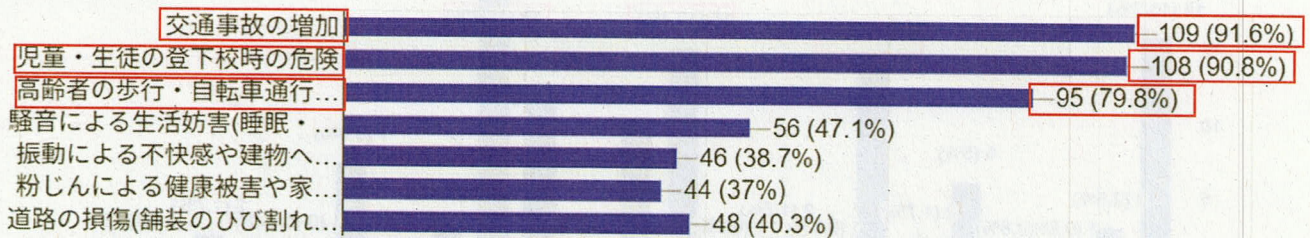


警告: 道路構造が大型車の通行に耐えられず、早期に道路が破壊され、地下インフラ(ガス・水道・下水)の破損・道路陥没のリスクが極めて高い。

Q2. Q1 で「非常に強く感じる」「強く感じる」「やや感じる」とお答えになった方は、その不安の内容をお知らせください。該当する項目すべてに○を付けてください。

- 交通事故の増加
- 児童・生徒の登下校時の危険
- 高齢者の歩行・自転車通行の危険
- 騒音による生活妨害(睡眠・作業中断など)
- 振動による不快感や建物への影響
- 粉じんによる健康被害や家屋の汚れ
- 道路の損傷(舗装のひび割れ、陥没など)

【集計結果】

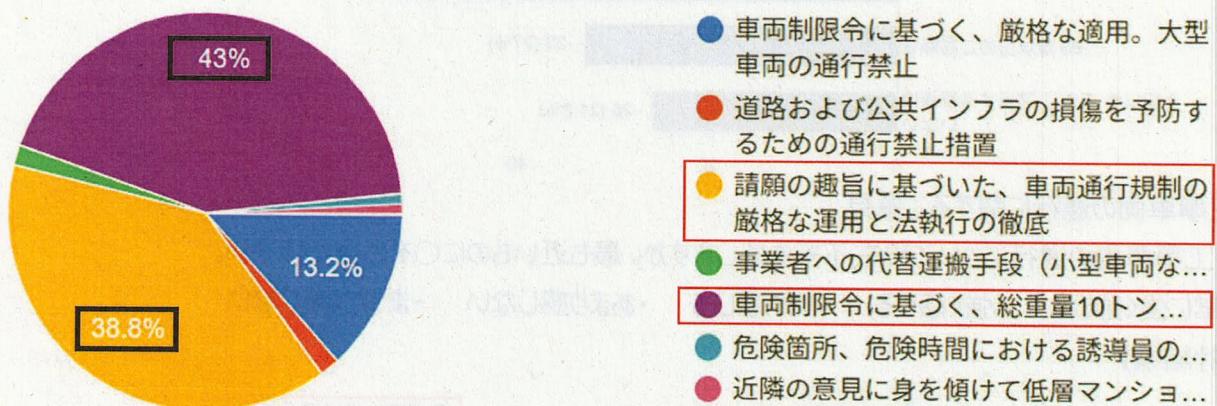


3. 市役所への要望事項

工事車両の通行に関して市役所にどのような要望を求めますか？ 最も重要だと考える項目を○で囲んでください。

- 車両制限令に基づく、総重量 10 トン以上の通行の制限
- 道路および公共インフラの損傷を予防するための通行制限措置
- 請願の趣旨に基づいた、車両通行規制の厳格な運用と事務執行
- 事業者への代替運搬手段（小型車両など）の採用指導

【集計結果】



本調査の結果、平池地区における大型車両の通行計画は、地域の許容限度を大幅に超えており、住民の平穏な生活を根底から揺るがす事態であると言わざるを得ません。本請願は一部の個人の感情ではなく、将来にわたる安全な住環境を守ろうとする「地域住民の総意」に基づくものであることを、重く受け止めていただくようお願いいたします。

高層マンション建設工事における車両適正化（ダウンサイジング）について

1. 建設車両と生活道路の規格比較

本工事で主力となる車両は、いずれも「特定大型車」に分類され、当該生活道路（幅 4m～6m、簡易舗装）の許容範囲を大きく逸脱しています。

比較項目	平地地区の道路制限（法令/構造）	一般的な大型工事車両	判定
車体幅	1.75m ～ 2.25m	約 2.50 m	大幅超過
車両総重量	10 トン未満※簡易舗装の耐荷重限界	20 トン ～ 25 トン	道路破壊の恐れ

2. 主な通行予定車両の一覧

工事の各段階（基礎・躯体工事）で、以下の車両が頻繁に往復することが想定されます。

車両名称	イメージ (写真、図)	サイズ・重量 (一般的規格)	主な使用用途	懸念される影響
① 大型ダンプ (10t 積)		幅：約 2.5 m 総重量：約 20～22 t	基礎を作るために掘削した大量の土（残土）や、解体工事が出たコンクリート片を場外へ運び出すために使用します	【土砂の搬出入】 最も通行頻度が高い。 すれ違い不可。 重量による道路沈下、ひび割れ、影響大
② コンクリートミキサー車 (大型)		幅：約 2.5 m 総重量：約 20～22 t	工場で練られた固まる前の「生コン」を現場へ運びます。	【基礎・躯体工事】 コンクリート打設日は数十台が連続して通行。 待機車両による渋滞。
③ ラフタークレーン車 (25t 吊～)		幅：約 2.6 m 総重量：約 26 t	トラックで運ばれてきた鉄筋や型枠などの重い資材を荷下ろししたり、上階へ吊り上げたりする作業に使用します。	【資材の吊り上げ】 単体で非常に重い。 走行時の振動・騒音が大きく、舗装を傷める。
④ コンクリートポンプ車		幅：約 2.5 m 総重量：約 20 t	ミキサー車が運んできた生コンを受け取り、長いブーム（配管）を使って型枠の中へ流し込む（圧送する）役割をします。	【圧送作業】 車体が大きく、交差点での旋回時に大きくはみ出す。
⑤ セミトレーラー (資材運搬)		幅：約 2.5 m 長さ：12～16m 総重量：約 30 t	長い鉄筋や鉄骨、足場材あるいはショベルカーなどの重機を載せて搬入・搬出するために使用します	【鉄筋・機材搬入】 内輪差が極めて大きい。狭い交差点は曲がり切れない。

3. 普通乗用車とのサイズ比較（視覚的イメージ）

一般的な車両と比べると、その「圧迫感」と「危険性」の違いは歴然です。

車種	トヨタ アルファード (大型ミニバン)	トヨタ ハイエース	大型工事車両 (ダンプ・ミキサー等)
イメージ (写真、図)			
車両幅	1.85 m ※1	1.69 m	約 2.50 m
総重量	約 2.5 t	約 2.8 t	約 20.0 t 超 (アルファード 8 台分)
対向車とのすれ違い	可能	可能	物理的に不可 (歩行者の逃げ場なし)
道路への負荷	小さい	小さい	極めて甚大

※1 車両制限令第 3 条の「一般的制限値（2.5m）」の範囲内であり、かつ地域住民の日常的な「生活車両」として、相互の譲り合いを前提に通行が認められているため、法令上の問題はありません。

4. 公共・生活サービス車両とのサイズ比較（視覚的イメージ）

住民の生活に不可欠な「公共車両」は、公益性が高く、狭い道路事情に合わせて小型化されており、安全性への配慮がなされています。それに対し、今回の計画車両がいかに「地域の安全基準」を逸脱しているかを比較します。

車種	① ごみ収集車 (2t パッカー車)	② 幼稚園バス (マイクロバス)	④ 大型工事車両 (今回の計画車両)
イメージ			
車体幅	約 1.7 m	約 2.1 m ※2	約 2.50 m
総重量	約 5.0 t	約 5.5 t	約 20.0 t 超
対向車とのすれ違い	可能 (安全に通行可)	可能 (徐行ですれ違い可)	物理的に不可 (歩行者の逃げ場なし)
道路への負荷	小さい (舗装を傷めない)	小さい (舗装を傷めない)	極めて甚大 (道路破壊のリスク大)

※2 車両制限令第 3 条の「一般的制限値（2.5m）」の範囲内であり、地域生活に不可欠な「公益車両（公共サービス）」であり、安全を確保した上での通行が適正に認められているため、法令上の問題はありません。

5. 「ダウンサイジング（適正化）」とは

私たちが求めている「ダウンサイジング」とは、工事を中止させることなく、「道路の規格に合わせて、運ぶ器（車両）を小さくすること」です。

■ わかりやすいイメージ

「バケツ」から「コップ」へ一度に大量の水を運ぶために「大きなバケツ（大型車）」を使うと、重すぎて廊下（道路）を壊したり、幅をとって人が通れなくなったりします。そこで、「小さなコップ（小型車）」に変えて、回数を分けて運ぶようにする。これがダウンサイジングです。

運ぶ土やコンクリートの総量（工事の内容）は変わりませんが、**「安全」と「法令遵守」**が確保されます。

- メリット：道路からはみ出さない（安全）、道路を壊さない（インフラ保全）
- デメリット：運搬回数が増える（事業者のコスト増）

しかし、狭小地や住宅密集地の工事では、2トン車や4トン車で施工は一般的に行われている工法であり、技術的に不可能な要求ではありません。

6. ダウンサイジングの具体例


(1) ダンプトラック（土砂・資材運搬）の変更例

最も通行頻度が高いダンプトラックについては、以下のように変更することで、すれ違いの余地が生まれ、道路への重量負荷も劇的に軽減されます。

	【現状運搬計画】 大型ダンプ（10t積）	【代替運搬 案A】 4tダンプ（中型）	【代替運搬 案B】 2t/3tダンプ（小型）
イメージ			
車両全幅	約 2.5 m 大幅超過	約 2.2 m ○ 基準内	約 1.7 m ◎ 余裕あり
車両総重量	約 20～22 t ×道路破壊	約 8 t ○ 10t未済	約 5 t ◎ 軽量
特徴	一度に大量に運べるが道路を塞ぎ路面を壊す。	一般的な配送車サイズ。最もバランスが良い。	住宅街でも安全に走行可。普通車（ハイエース）同等。

(2) コンクリートミキサー車の変更例

コンクリート打設時に連続して通行するミキサー車も、小型車への切り替えが可能です

	【現状計画】 大型ミキサー（10t/4.5 m ³ ）	【代替案】 小型ミキサー（4t/2.0 m ³ ）
イメージ		
車両全幅	約 2.5 m ※大幅超過	約 2.0 ～ 2.2 m ※基準内
車両総重量	約 20～22 t ※道路破壊	約 8 t ※10t未済
運用上のポイント	1台で多くの生コンを運べる（効率重視）	運搬回数は約2倍になるが、物理的にすれ違いが可能。道路を傷めない。

【ダウンサイジングによるメリット】

車両サイズを「道路規格」に合わせることで、以下の3つの安全が確保されます。

【通行の安全】

- 車両幅が2.5mから2.2m以下になることで、「約30cm～80cm」の余裕が生まれます。
- これにより、子どもや歩行者が壁に張り付かなくても、安全にすれ違う物理的スペースが確保されます。

【道路の保全】

- 総重量20トン超から8トン以下になることで簡易舗装（耐荷重の低い道路）への負荷が半減以下になります。
- 「道路の陥没」や「ひび割れ」のリスクを回避し、市の修繕費負担を抑えます。

【住環境の維持】

- 重量とタイヤサイズが小さくなることで、走行時の**「地響き（振動）」や「騒音」が大幅に低減**され、周辺住民の生活環境が守られます。

7. 総評（議員の皆様へのお願い）

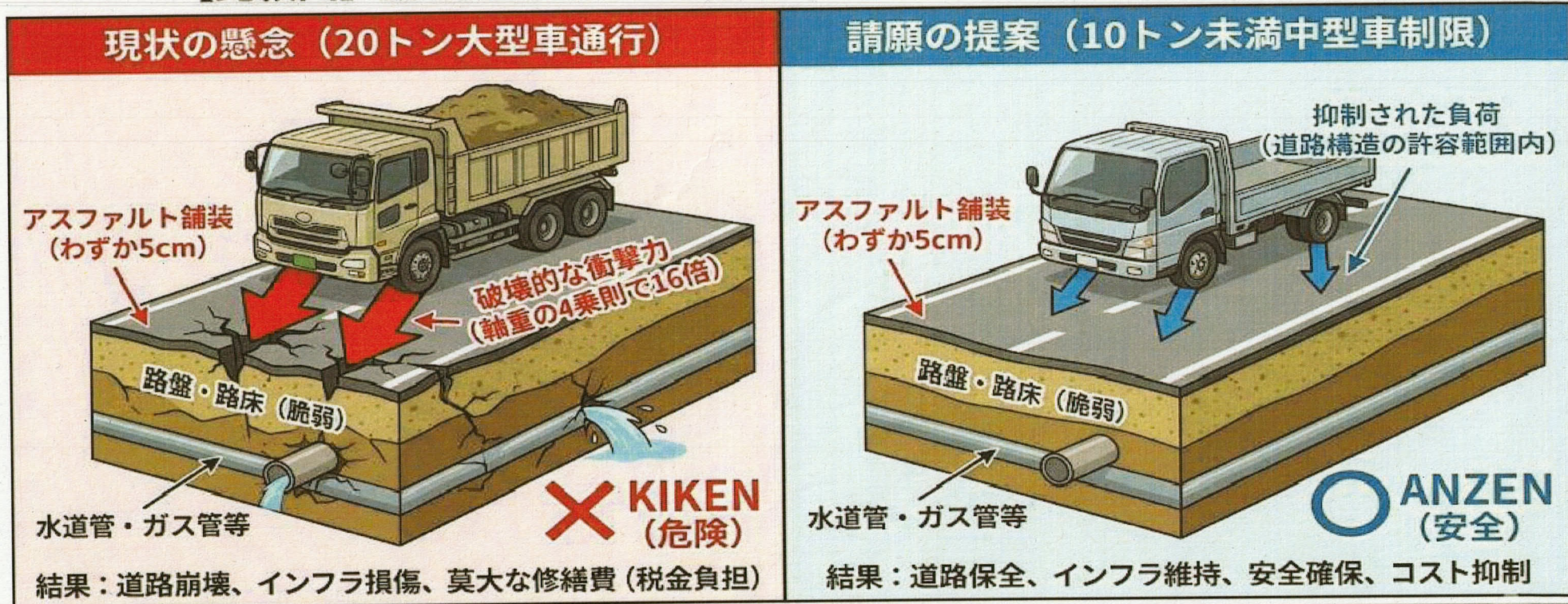
本資料で示した通り、現状計画されている大型車両は、当該道路の規格（幅員・舗装強度）に対して明らかに過大であり、「物理的な危険（事故）」と「財政的な損失（道路破壊）」を招くものです。

一方で、車両の「ダウンサイジング」を行えば、工事自体を止めることなく、これらのリスクを回避することも明白です。

論点は「事業者の効率性（コスト削減）」と「市民の安全（法令遵守）」のどちらを優先するかという一点に尽きます。

長久手市は「日本一住みやすい街」と言われていますが、その基盤は「安全」と「安心」です。どうか議員の皆様におかれましては、現場の実情と、法令遵守の重要性をご理解いただけますよう、お願い申し上げます。

【比較図】 舗装厚5cmの生活道路における車両重量と衝撃の影響



結論：物理的な限界 (厚さ5cm) を無視した20トン車の通行は不可能。10トン制限が唯一の現実的な保全策。

10トン制限 (中型車の利用) を求める根拠と必要性について

車両制限令の一般的な上限は20トンですが、本件において私たちが「10トン未満」を求めているのは、以下の「物理的限界」と「道路管理者の責務」に基づいた合理的判断です。

- **舗装構造の致命的な格差** 車両制限令の「20トン」は、十分な路盤と厚い舗装を持つ幹線道路を前提としています。しかし、本件の生活道路はアスファルト厚わずか5cmであり、大型車を支える構造をそもそも備えていません。「20トンは法の上限值であって、すべての道路の安全を保証する数値ではない」のです。
- **科学的根拠：軸重の「4乗則」による破壊力の増大** 道路工学には「軸重の4乗則 (重さが2倍になれば、道路を壊す力は16倍になる)」という原則があります。
- **中型車 (10トン未満)：** 道路構造の許容範囲内に収まる負荷。
- **大型車 (20トン)：** 破壊力が指数関数的に跳ね上がり、5cmの舗装を瞬時に亀裂・陥没させます。地下の水道・ガス管を破断させるリスクも極めて高い状態です。
- **道路管理者としての「保全義務」と「財政保護」** 道路法第47条に基づき、管理者は道路を守るために通行を制限する権限を持っています。もし20トン車を容認して道路が破壊されれば、その莫大な修繕費は「市民の税金」から支払われることとなります。10トン制限は、市民の財産と税金を守るための「防衛線」です。

大型車両通行による道路崩壊の危機と対策 (全容まとめ)

※実際の写真は別紙

【証拠】解体工事(4ヶ月)による
損傷の実態 (Before/After)

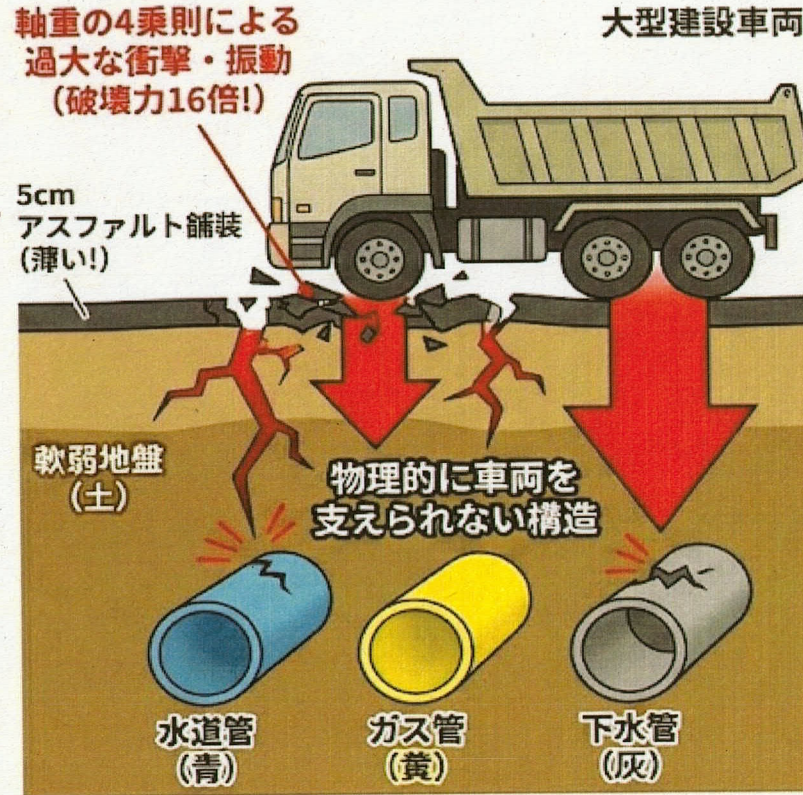
工事前 (2024年8月)



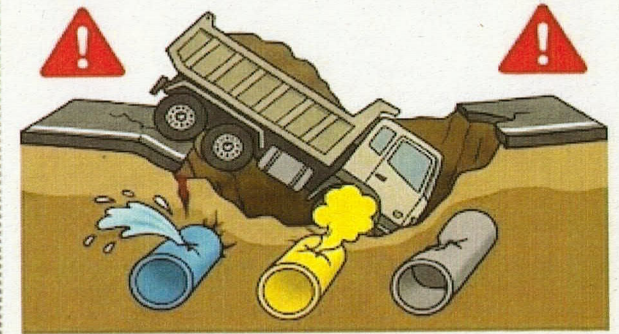
工事後 (2025年3月)



【原因】構造的欠陥と破壊のメカニズム
(軸重の4乗則)



【警告：放置した場合の未来】
道路陥没・ライフライン破断 (必然)



警告：インフラ機能停止!
復旧に莫大な費用と時間

【解決策：安全な未来のために】
車両の適正化 (ダウンサイジング)



道路構造に見合った車両で、
安全とインフラを守る(10トン制限の実施)

【まとめ】

わずか4ヶ月の解体工事で生じた「ひびわれ」は、道路崩壊の明確な予兆です。

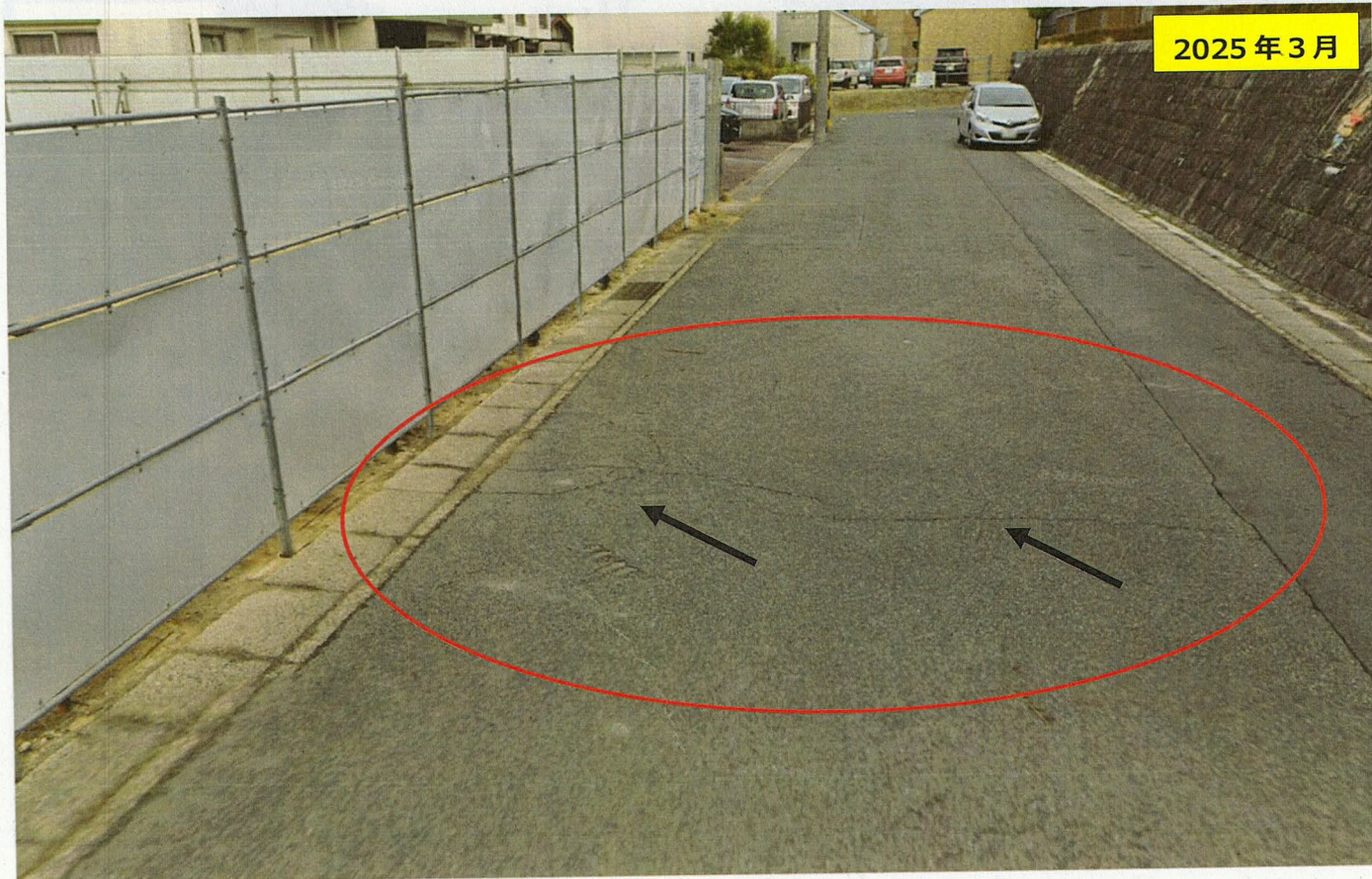
道路工学の「軸重の4乗則」が示す通り、大型車両の通行は壊滅的な被害をもたらします。

市民の安全とインフラを守るため、車両の適正化 (ダウンサイジング) と10トン制限の実施は不可欠かつ緊急の課題です。

2022年3月



2025年3月



長湫西部 352 号線

2022年3月



2025年3月

