

道路構造令の条例委任とその特徴に関する研究

日本大学理工学部社会交通工学科 学生会員 ○野村 昭博
日本大学理工学部社会交通工学科 正会員 下川 澄雄
日本大学理工学部社会交通工学科 正会員 森田 緯之

1. はじめに

平成 23 年 5 月 2 日に公布された、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（第 1 次一括法）を受け、道路法が改正された。

これにともない、地方自治体が管理する道路の構造基準は、政令で定める基準を参酌し、条例（以降、「道路構造条例」という）で定めることとなった。このことは、地域の実情に応じ各地方自治体独自の基準を設けることを可能とするものである。

そこで、本研究では、これまで地方自治体が制定した道路構造条例の収集・整理を行うとともに、参酌する基準である道路構造令との違いとその特徴及び課題について分析を行い、道路構造基準の検討に向け今後留意すべき内容を明らかにすることを目的とする。

2. 道路構造条例の策定概要

道路法第 30 条では、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（設計車両、建築限界、高架橋等の荷重条件を除く）を政令で定める基準を参酌し、地方自治体の条例で定めるものとしている。平成 24 年 12 月現在、道路構造条例が制定された地方自治体は 17 府県存在¹⁾するが、今後は制定期限である平成 25 年 3 月に向け条例化が進むものと考えられる（表－1 参照）。

なお、以下では、この 17 府県を対象に分析を行う。

表－1 条例制定済みの地方自治体

条例策定状況	自治体数	府県名
条例制定済み	17	群馬県、千葉県、岐阜県、静岡県、愛知県、京都府、兵庫県、広島県、山口県、香川県、岩手県、秋田県、新潟県、島根県、高知県、福岡県、神奈川県

(1) 条例からの除外状況

道路構造条例は、当該都道府県道及び市町村道を対象としているため、自治体によっては地勢的、構造的に該当しない条項も存在する。対象とする 17 府県のうち 11 府県では何らかの条項が除外されており、特に軌道敷に関しては 6 府県、積雪地域に関しては 5 県で条

項から除外されている。

(2) 独自基準の制定状況

対象 17 府県のうち、12 府県では合わせて 43 の参酌基準とは異なる独自基準（用語の定義の追加を除く）が設けられている。

これを項目別にみると、府県によってバラつきがみられ、特定の項目への偏りはみられない。

また、府県別にみても独自基準を制定しているのは、1 府県あたりせいぜい 5～6 程度の項目であり、参酌基準から大幅な変更がされているわけではない。

3. 道路構造条例の特徴

道路構造令²⁾と道路構造条例を比較したところ、独自基準については、表－2 の 4 つに分類することができる。

分類した結果、独自基準のうち柔軟性を付与したものは 1 件にすぎず、条項の追加や数値基準を含む条文の変更によるものである。また、各地方自治体で実際に運用されている即地的内容が多くみられる。

表－2 独自基準の分類結果と条文の例示

分類【条文の例示】	件数
i) 項目の追加 【例示】「歩道・自転車道の縦断勾配は5%以下とし、やむを得ない場合は、接続する車線の縦断勾配以下とする」との項目を追加。【静岡県】	14件
ii) 数値基準について変更したもの 【例示】「道路構造令」歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする。⇒「その他の道路は1.5mまで縮小可能」との特例規定を追加。【岐阜県】	13件
iii) 適用等について変更したもの 【例示】「屈折・変速車線を設ける場合に当該道路の縮小できる条件について、第3種の道路を追加」。【岐阜県】、【愛知県】*1、【香川県】*2	15件
iv) 柔軟性を付与したもの*3 【例示】第3種第4級に区分される道路が1級下に区分できる条件について、「地域の状況に応じた通行機能を早期に確保する必要がある場合。」との条文を追加。【岐阜県】	1件

*1: 但し、周辺に建築物があること等により用地の取得が困難であることその他特別の理由によりやむを得ない場合に限り。
*2: 但し、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合に限り。
*3: 柔軟性を付与とは、特別な場合（やむを得ない場合）等の柔軟規定に対して適応場面を場面を規定、あるいは、適応場面について新たな解釈を加えたもの。

このうち、「項目を追加したもの」に関しては、歩行者・自転車に関してのものが 14 件中 9 件と多い。これは、社会的に歩行空間・自転車者走行環境の充実に要請されていることも要因の 1 つと推察される。

“数値基準について変更したもの”に関しては、幅

キーワード 道路交通、技術基準、道路計画設計、一括法、道路構造令

連絡先 〒274-8501 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 7 号館 道路マネジメント研究室 TEL0474-69-5503

員および線形の変更が13件中それぞれ4件、8件である。また、「適用等について変更したもの」に関しても、歩道、自転車歩行者道、平面交差点付近の車線等の幅員の変更が15件中13件と多くみられた。

4. 独自基準に関する課題

策定された43件の独自基準の内容については、次の3つに分類できる。

- (1) 適用に問題のないもの
- (2) 適用可能な交通条件を明示すべきもの
- (3) 道路構造令として検討すべきもの

さらに、これらを細分すると、表-3に示す7つに分類できる。

表-3 独自基準に対する課題の分類

分類	件数
(1)独自基準を設けているが適用に問題ないもの	17件
① 道路構造令(又は解説と運用)に規定されているもの	(11件)
② 道路構造令(又は解説と運用)に規定されていないもの	(6件)
(2)独自基準に適用可能な交通条件を明示すべきもの	8件
① 道路構造令の特別な場合を標準値としているもの	(2件)
② 道路構造令(又は解説と運用)の値を援用しているもの	(3件)
③ 道路構造令以外の値を特別な場合の値として用いているもの	(3件)
(3)道路構造令として検討すべきもの	18件
① 道路構造令(政令)の規定値について改正が必要なもの	(11件)
② 道路の種級区分について再考すべきもの	(7件)

このうち、(1)に分類した17件では、①、②どちらに関しても、積雪寒冷地域を勘案し縦断勾配等の値を厳しくしていたり、舗装の対象となる道路を拡大するなど、独自基準として適用しても問題のない内容である。

また、(2)、(3)の26件については、独自基準の見直しや参酌基準である道路構造令そのものに立ち帰って検討が必要であり、その内容について表-4に示す。

さらに、これに加えて、『柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会³⁾』のアンケートによれば、「線形の

変更」、「歩道等幅員の変更」、「車線数・道路区分の決定等の見直し」について改定のニーズはあるが、条例には至っていないものがみられる。

これについても、例えば、タイヤ性能や自動車性能は向上しているはずであり、今後これらの性能に関するデータを収集し、道路構造令そのものの改定の可能性について検討することが望まれる。

5. おわりに

一括法という新たな枠組みの中で、今後の道路構造基準を用いていくためには、これまで整理した以下の検討が必要である。

- 1) 独自基準に対する根拠や交通条件の明確化
- 2) 参酌すべき道路構造令の見直し

その際、道路は拠点連絡性と機能(トラフィック・アクセス)によって階層化されるべきである。しかし、道路構造条例によって種と級で区分していることの弊害が明らかになった。また、道路構造条例により同じ地域において各々の道路管理者が異なる基準を適用することとなる。そのため、このような場合であっても道路利用者に対し均質なサービスを提供すべきである。

このような点を踏まえれば、今後は仕様設計から道路の階層性を考慮した性能照査型の道路計画設計に移行することが合理的であり、このような点も念頭に置き、今後検討を進めていく必要があると思われる。

参考文献

- 1) 財団法人国土技術研究センター：「道路構造の技術基準に関する情報サイト」
- 2) 日本道路協会：「道路構造令の解説と運用」，2004年2月。
- 3) 国土交通省：「柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会 提言」，2009年。

表-4 独自基準に対する課題と対応

(2)-①道路構造令の特別な場合を標準値としているもの(独自基準に適用可能な交通条件を明示すべきもの) 2県では、停車帯の幅員を道路構造令での縮小値である1.5mを標準としている。1.5mは大型車の混入率が低い場合において用いることができる値である。これを標準値としてしまった場合、大型車が多い道路においては交通の錯綜をきたす設計となる場合がある。このため、標準値を超えるような幅員を必要とする交通条件を明示すべきである。
(2)-②道路構造令(又は解説と運用)の値を援用しているもの(独自基準に適用可能な交通条件を明示すべきもの) 3県では、特別な理由により歩道等を設ける場合にあっては、幅広路肩を設けることとしている。しかし、幅広路肩とした場合、交通条件によっては、自動車との錯綜や路上駐車車両が増えることで危険な状況をつくり出ししまう可能性がある。このため、一定の安全性が担保されるよう適用可能とする交通条件を明示すべきである。
(2)-③道路構造令以外の値を特別な場合の値として用いているもの(独自基準に適用可能な交通条件を明示すべきもの) 3県では、歩道幅員(1.5m)、屈折車線を設けない場合の車線幅員(1.5m拡幅)、待避所(10m)について、道路構造令にはない値を特別な場合の値として用いている。これらの値を用いるとすれば、安全で円滑な移動に支障をもたらさないように、これらが適用できる条件と規定される場面を明示すべきである。
(3)-①道路構造令(政令)の規定値について改正が必要なもの(道路構造令として検討すべきもの) 各府県が制定した条例の中には、縦断勾配、舗装、横断勾配において、道路構造令以外で国が定めている「移動円滑化基準」を用いている条例もみられる。これについては、解説と運用の中にも同様の数値等は示されているが、今後の道路構造令の改正時には政令として見直しの検討が必要である。
(3)-②道路の種級区分について再考すべきもの(道路構造令として検討すべきもの) 3県(6件)では、第3種道路の平面交差又は接続に関し、車線及び屈折・変速車線の幅員について、4種道路の基準値を用いることができるものとしている。これは、3種道路が都市的な利用となり、4種的な道路として利用されているとの理由によるものである。しかしながら、このような場合であれば、種級区分の見直しを行うべきである。また、第3種第3級に該当する道路を2級下に区分することができるとする条文もみられる。本来このような車線という概念をもたない道路は、道路の階層性を考えれば、市町村道として扱われるべきである。これらは、道路の存する地域(都市部、地方部)や道路の種類などによって道路の種級区分を規定していることに起因するものである。