

道路構造令の改正と条例化の動きについて

道路政策グループ 丸山 大輔¹⁾、野平 勝²⁾、杉村 昌則³⁾

1 はじめに

道路構造令は道路の構造の一般的な技術基準を定めたものであり、昭和 33 年に道路法第 30 条に基づく政令として公布され、昭和 45 年には規格の体系化、車線主義の採用、建築限界の拡大等を盛り込んだ全面改正が行われた。

その後、道路構造令は時代の要請に応じ数度の改正が重ねられてきた。

最近では、「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」（第一次一括法：平成 23 年 5 月 2 日公布、第二次一括法：平成 23 年 8 月 30 日公布）（以下「一括法」という。）を受け改正（平成 24 年 4 月 1 日）された。

これに伴い、各地方自治体においては平成 25 年 3 月 31 日までに、都道府県道および市町村道の構造の技術的基準について、道路構造令を参酌し、条例で定めることとなった。

（財）国土技術研究センター（以下「JICE」という。）では、最近の改正を受けた条例化の動きについて、自主研究として調査を実施しているところである。

本稿では、道路構造基準に関する JICE の取り組みとして、過年度における道路構造基準の検討事例と、地方自治体における道路構造基準の条例化の現状について紹介する。

2 過年度の検討事例

JICE では、これまで、乗用車専用道路（小型道路）の構造、分離片側 1 車線の道路構造、地域の実状に応じた道路構造、バリアフリー道路構造、諸外国の道路構造等、道路構造基準に関する多くの検討を実施してきた。

ここでは、建設コストの縮減や弾力的な運用など、地方自治体のニーズが高いと考えられる検討事例として、乗用車専用道路に関する検討と、地域の実情に応じた道路構造に関する検討について紹介する。

2.1 乗用車専用道路に関する検討

乗用車専用道路は、通行する車両を一定規模以下の自動車に制限することで、従来に比べコンパクトな道路構造となることから、用地や工費などの制限がある箇所においての道

路整備が容易となる。

構造形式については、小断面トンネル形式と設計荷重を小さくした橋梁形式が想定されている。このうち小断面トンネル形式は、従来のトンネルと比較し断面が小さいことから、火災発生時の避難環境について、安全性の確保が十分であるかどうかが課題となっていた。

本検討では、乗用車専用道路の導入に向けて、車線幅員や建築限界等の道路の構造を検討するとともに、火災発生時のトンネル内における避難時の安全性について模型トンネルを用いた火災実験により検証を行った。

小断面トンネルにおける火災発生時では、避難の支障になるのは熱よりも煙の挙動により視界が確保できなくなる影響のほうが大きく、また、煙の移動速度は従来のトンネルにおける火災時よりは遅いため、風が吹いている場合でも風の上流に避難すれば、避難速度 3m/秒（早足程度）で十分避難できることが確認できた。

また、コスト縮減効果を把握するためにケーススタディを行った結果、乗用車専用道路を導入することで、標準的な構造により整備した場合と比較し、設計荷重を小さくした橋梁形式で約 3 割、小断面トンネル形式で約 4 割のコスト縮減効果が確認できた。

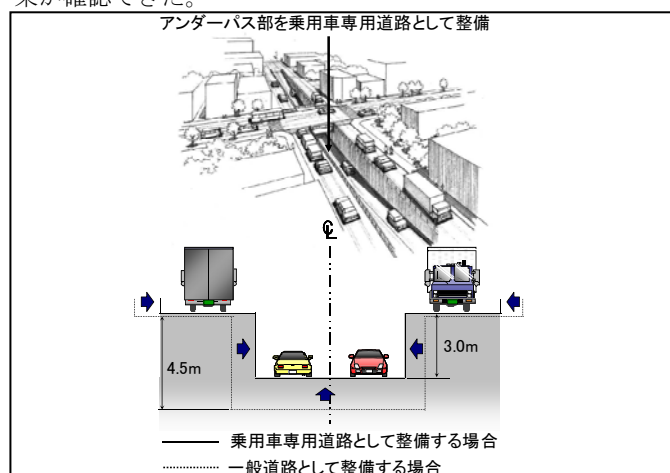


図 2-1 乗用車専用道路の導入イメージ（アンダーパスの例）

（出典：道路構造令の解説と運用、日本道路協会 2004.2）

これらの検討の結果、乗用車専用道路の構造基準については、平成 15 年 7 月に改正された道路構造令において「小型道路」

1) 丸山 大輔 道路政策グループ 上席主任研究員
2) 野平 勝 道路政策グループ 上席主任研究員
3) 杉村 昌則 道路政策グループ 主席研究員

として位置づけられ、実事業での導入が可能となった。

2.2 地域の実情に応じた道路構造に関する検討

道路構造令については、地域の実情に即した道路整備が可能となるよう、多くの特例規定が設けられているなど柔軟な運用が可能な制度となっている一方で、規定が画一的であり、過大な道路整備の原因になっているとの指摘もある。

そこで、平成 20 年度には、全ての地方自治体を対象とした実態調査が行われ、それをもとに、道路構造令に関する地域から見た課題を把握し、地域の実情に柔軟に対応できる道路構造令の運用のあり方について検討を行った。

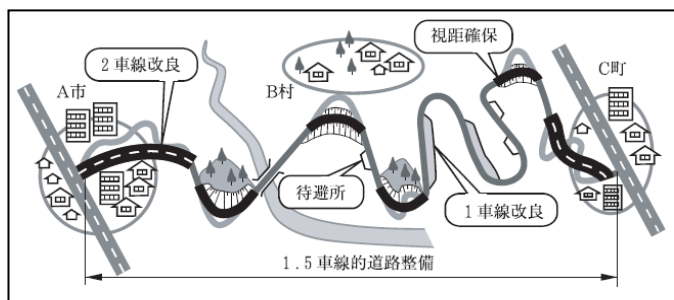


図2-2 地域の実情に応じた道路整備のイメージ (1.5車線の道路整備の例)

(出典：道路構造令の解説と運用, 日本道路協会 2004.2)

「道路構造令における柔軟規定」および「道路構造令が支障となった事例や規定・運用の見直しニーズ」について、全ての地方自治体 (1,857 団体) を対象としてアンケートを実施し、1,710 団体から回答を得た (回収率約 92%)。

柔軟規定の認知度については、「よく知っている」との意見は 21% にとどまり、柔軟規定の認知度は低く、また、柔軟規定を認識している場合でも十分に活用されていなかった。

「道路構造令が支障となった事例や規定・運用の見直しニーズ」のアンケート分析結果においては、第 3 種第 5 級や第 4 種第 4 級の小規模な道路の縦断および横断線形に関する規定や、歩道等の幅員に関する規定に対し、多くの意見が寄せられた。

その結果、道路構造令の趣旨が多くの地方自治体に十分に理解されていないこと、柔軟規定への認識があっても、十分に活用されていないことが明らかとなった。

特に、人口規模の小さな市区町村になるほど道路構造令の趣旨が十分に理解されていない傾向が顕著であった。

今後、地域の実情に即した道路整備を推進するためには、道路構造令を機械的、受動的に運用する姿勢から、主体的に「使いこなす」姿勢へと、道路管理者や道路の設計者が意識を切り替えていく必要があることが示唆された。

3 地方自治体における道路構造基準等の条例化の現状

3.1 条例に委任された基準

平成 23 年に公布された一括法は、地方自治体の自主性を強化し、自由度の拡大を図るため、義務付け・枠付けを見直したものである。この法律により、道路法の一部改正 (第一次一括法第 33 条、第二次一括法第 99 条) と、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (以下「高齢者移動等円滑化法」という。) の一部改正 (第二次一括法第 162 条) が行われた。

これらの改正により、道路構造の技術的基準、道路標識の寸法および道路移動等円滑化基準について、平成 25 年 3 月 31 日迄に各地方自治体で条例を制定することが規定された。

また、一括法では、道路法と高齢者移動等円滑化法のほかにも、駐車場法の一部改正 (第二次一括法第 105 条) や道路整備特別措置法の一部改正 (同第 102 条) が行われた。

これら 4 つの法改正により、自動車駐車場または自転車駐車場の駐車料金等の表示基準、道路等との交差の方式の基準、自動車専用道路との連結制限の基準、有料道路管理者の新築・改築時の基準および有料道路管理者の料金徴収基準など 6 つの基準についても、条例で制定することが可能となった。

(1) 道路構造の技術的基準 (道路法第30条第3項)

一括法により道路法が一部改正され、「都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。」ことと規定された。

道路構造令も一部改正され、道路構造令は、「道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術基準」から、「道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車道及び一般国道の構造の技術的基準」、「都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術基準にあつては、地方公共団体の条例を定めるにあたって参酌すべき一般的技術基準」と規定された。

これらの改正により、地方自治体は、設計車両、建築限界、橋・高架橋等の荷重条件を除き、政令で定める基準を参酌して、条例を制定することとなった。

(2) 道路標識の寸法 (道路法第45条第3項)

一括法により道路法が一部改正され、「都道府県道又は市町村道に設ける道路標識のうち内閣府令・国土交通省令で定めるものの寸法は、内閣府令・国土交通省令の定めるところを参酌して、当該都道府県道又は市町村道の道路管理者である

地方公共団体の条例で定める。」ことと規定された。

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（以下「標識令」という。）も一部改正され、「道路法第 45 条第 3 項の内閣府令・国土交通省令で定める道路標識は、案内標識及び警戒標識並びにこれらに附置される補助標識（これらの道路標識の柱の部分を除く。）とする。」（標識令第 3 条の 2）という規定が追加され、案内標識および警戒標識等の寸法に関する基準を条例で制定することとなった。

(3) 道路移動等円滑化基準
（高齢者移動等円滑化法第10条第1項、第2項）

一括法により高齢者移動等円滑化法が一部改正され、「道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路を移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例で定める基準に適合させなければならない。」「条例は、主務省令で定める基準を参酌して定めるものとする。」と規定され、道路移動等円滑化基準についても、条例で制定することとなった。

(4) 道路等との交差の方式の基準（道路法第48条の3）

(1)～(3)のほかに 6 つの基準が条例で制定可能となった。

このうち、ここでは、ほぼ全ての地方自治体で考えられる道路等との交差の方式の基準についても述べる。

一括法により道路法が一部改正され、道路等との交差の方式について、「道路管理者は、（中略）道路又は道路の部分道路、軌道、一般自動車道又は交通の用に供する通路その他の施設と交差させようとする場合においては、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。ただし、（中略）道路管理者である地方公共団体の条例（国道にあつては、政令）で定める場合においては、この限りでない。」と規定され、立体交差とすることを要しない場合の要件についても、条例で制定することが可能となった。

3.2 自治体における条例策定・検討状況

条例は全都道府県・市町村で制定されることとなる。このうち都道府県、政令指定都市を対象に各地方自治体のホームページから条例の策定および検討状況を調査した。

都道府県、政令指定都市 67 自治体のうち、道路構造の技術的基準について条例が制定されている地方自治体は 6 自治体あり、また、意見募集を行っている自治体は 9 自治体であった（平成 24 年 5 月 28 日現在）。

既に条例を制定した 6 自治体において、2 自治体（静岡県、香川県）は事前に意見募集を実施している。

この 2 自治体は、道路構造の技術的基準、道路標識の寸法

および道路移動等円滑化基準について、同時に意見募集を行った結果、静岡県では 31 件、香川県では 8 件の意見が県民から寄せられた。

表 3-1 都道府県および政令指定都市における条例策定・検討状況

67 自治体（47 都道府県、20 政令指定都市）のホームページより
（H24.5.28 現在 JICE 調べ）

条例策定・検討状況	自治体数	備 考
条例制定済み	6	群馬県、静岡県、愛知県、兵庫県、広島県、香川県
意見募集実施または実施中	9	北海道、岩手県、千葉県、神奈川県、岐阜県、京都府、山口県、福岡県、大分県

3.3 条例化された基準

既に制定された条例をみると、各地方自治体においては、表 3-2 に示すように、道路構造の技術的基準等の複数の基準について、まとめて同一の条例で制定する動きも見られる。

道路構造の技術的基準のみで条例化している地方自治体は、6 自治体のうち群馬県と愛知県の 2 自治体である。

兵庫県と広島県は、道路構造の技術的基準と道路等との交差の方式の基準を、香川県は、道路構造の技術的基準と道路標識の寸法を、静岡県においては道路構造の技術的基準、道路標識の寸法、道路等との交差の方式の基準および道路移動等円滑化基準について、同一条例で制定している。

また、兵庫県においては、建設関係のほかにも、厚生、環境保全、労働および陸運等、法令の規定により条例に委任された基準等について、まとめて同一条例で制定している。

表 3-2 条例化された基準の状況

条例化された基準	群馬県	静岡県	愛知県	兵庫県	広島県	香川県	自治体数
①道路構造の技術的基準 道路法第 30 条第 3 項関係	○	●	○	●	●	●	6
②道路標識の寸法 道路法第 45 条第 3 項関係		●				●	2
③道路移動等円滑化基準 高齢者移動等円滑化法 第 10 条第 1 項関係		●					1
④道路等との交差の方式 道路法第 48 条の 3 関係		●		●	●		3

○：道路構造の技術的基準のみで条例化
●：複数の基準等について同一条例で制定

3.4 条例の制定方法

条例に委任された 3 つの基準のうち、特に道路構造の技術的基準に関する条例の制定方法をみると、全てを条例で制定している地方自治体（群馬県、愛知県、兵庫県）もあれば、特例等の一部を別途規則で制定している地方自治体（広島県、香川県）、全てを別途規則で制定している地方自治体（静岡県）もある。

表 3-3 道路構造の技術的基準に関する条例の制定方法

条例の制定方法	自治体数	備 考
全てを条例で制定	3	群馬県、愛知県、兵庫県
特例等の一部を別途規則で制定	2	広島県、香川県
全てを別途規則で制定	1	静岡県

3.5 条例の内容

(1) 地方自治体の条例の概要

道路構造の技術的基準について、道路構造令と条例を比較してみると、各地方自治体では、県道の基準とするため、道路構造令の各条文中の道路区分を、条例の対象となる県道の道路区分に読み替えて条例化している（道路構造令第 41 条参照）。

また、各地方自治体の実情にあわせるため、対象とならない自然条件等を除外し、条例化しているものもある。

例えば、自然条件について、愛知県は「積雪」を、香川県は「積雪寒冷」を対象から除外している（関連条文：積雪地域に存する道路の中央帯等の幅員（道路構造令第 11 条の 3）、曲線部の片勾配（同第 16 条）、合成勾配（同第 25 条第 2 項））。

また、海に面しない群馬県は、「波浪」を対象から除外している（関連条文：防雪施設その他の防護施設（同第 33 条第 2 項））。

群馬県は、さらに気象条件以外にも、「軌道敷」、「新設軌道」および「路面電車の停留所」を対象から除外している。（関連条文：軌道敷（同第 9 条の 2）、鉄道等との平面交差（同第 29 条）、乗合自動車の停留所等に設ける交通島（同第 31 条の 3））。

(2) 地方自治体の独自規定

地方自治体においては、独自に規定を設けているものもある。以下、各地方自治体の道路構造の技術的基準に関する主な独自規定の例を表 3-4 に示す。

表 3-4 自治体の道路構造の技術的基準に関する主な独自規定

自治体	独自規定
群馬県	・第 1 種、第 2 種に関する規定なし ・設計速度 100、80km/h に関する規定なし
静岡県	・歩道・自転車道に関して以下の項目を規定 > 縦断勾配に関する規定を追加（5%以下） > 舗装に関して、雨水の浸透、仕上げに関する規定を追加 > 横断勾配（1%以下） ・構造基準を定める審議会の設置
愛知県	・停車帯の幅員を縮小（1.5m を標準） ・屈折車線または減速車線を設ける場合において、当該部分の車線幅員を縮小できる条件について、第 3 種の道路を追加 ^{※1} ・屈折車線または減速車線の幅員に関する特例を追加（普通道路は 2.5m、小型道路は 2m まで縮小可能 ^{※1} ）
広島県	・待避所の長さに関する特例を追加（10m まで縮小可能 ^{※2} ） ・附帯工事等の特例から「道路に関する工事により必要を生じた他の道路に関する工事」を対象から除外
香川県	・屈折車線または減速車線を設ける場合において、当該部分の車線幅員を縮小できる条件について、第 3 種第 2 級および第 3 級の普通道路並びに第 3 種の小型道路を追加 ^{※2} ・屈折車線または減速車線の幅員に関する特例を追加（普通道路は 2.5m、小型道路は 2m まで縮小可能 ^{※2} ） ・既設道路に関する規定を追加（屈折車線を設けることなく車線の幅員を 1.5m 以上拡張することが可能 ^{※2} ）
兵庫県	・第 3 種第 3 級の平地部の県道は、第 3 種 5 級（2 級下の級）に区分することが可能 ^{※2}

※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な理由によりやむ得ない場合に限る。

※2 但し、地形の状況その他の特別な理由によりやむ得ない場合に限る。

なお、本文中の「※」は、愛知県では「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な理由によりやむ得ない場合」、広島県、香川県および兵庫県では「地形の状況その他の特別な理由によりやむ得ない場合」に限って規定しているものを示す。

1) 群馬県

第 1 種、第 2 種に関する規定および設計速度 100、80km/h に関する規定を削除している。

2) 静岡県

歩道・自転車道について、縦断勾配に関する規定と舗装の雨水の浸透、仕上げに関する規定を追加し、縦断勾配を 5%以下と規定するとともに、横断勾配についても 1%以下（道路構造令では 2%が標準）と規定している。

また、構造基準を定める審議会を設置することを規定している。審議会の委員は、「学識経験のある者」、「市町の長」、「県議会議員」、「関係行政機関の職員」および「前各号に掲げる者のほか、知事が必要と認める者」のうちから、知事が任命することと規則で規定されている。

3) 愛知県

停車帯の幅員を縮小し、1.5m（道路構造令では 2.5m）を標準として規定している。

また、屈折車線または減速車線を設ける場合において、当該部分の車線幅員の縮小できる条件について、第 3 種の道路を追加している^{※1}。

さらに、屈折車線または減速車線の幅員に関する特例を追加し、普通道路にあつては 2.5m まで、小型道路にあつては 2m まで縮小可能と規定している^{※1}。

4) 広島県

待避所の長さに関する特例を追加し、10m まで縮小可能と規定している^{※2}。

また、附帯工事等の特例から「道路に関する工事により必要を生じた他の道路に関する工事」を対象から除外している。

5) 香川県

屈折車線または減速車線を設ける場合において、当該部分の車線幅員の縮小できる条件について、第3種第2級および第3級の普通道路並びに第3種の小型道路を追加している^{※2}。

また、屈折車線または減速車線の幅員に関する特例を追加し、普通道路にあつては2.5m まで、小型道路にあつては2m まで縮小可能と規定している^{※2}。

さらに、既設道路に関する規定を追加し、屈折車線を設けることなく、車線の幅員を1.5m 以上拡幅することが可能と規定している^{※2}。

6) 兵庫県

第3種第3級の平地部の県道は、第3種第5級(2級下の級)に区分することが可能と規定している^{※2}。

4 おわりに

本稿では、JICE で過去に実施した検討および平成24年5月28日現在における道路構造等の技術的基準の条例化の動きについて報告した。

条例化については、経過措置期間を経て平成25年3月31日迄に、現在未制定の地方自治体においても道路構造等の技術的基準の条例が制定されていくこととなる。

JICE では、これまでも道路構造等の調査研究を行っており、今般の条例化の動きを注視しつつ、今後も、調査研究を進めていく所存である。

引き続き、地方自治体における条例化の実態やニーズを調査把握し、その上で条例化における課題とそれらに対する対応策を整理・検討していくことで、今後の道路構造基準のあり方を考えていきたい。

また、JICE では、既往研究やこれまでに蓄えた知見を活用することにより、条例制定を進めている地方自治体に対し、地域の実情に即した道路構造基準を考える際のサポートセンターとしてお役に立てればと考える所存である。

参考文献

- ・丸山大輔；“道路構造基準の改正に関する検討”，JICE REPORT Vol.7, 2005 http://www.jice.or.jp/report/pdf07/jice_rpt07_04.pdf

- ・丸山大輔，高松良行，大住道生，野平勝；“地域の実情に応じた道路構造令の弾力的運用について”，第23回 JICE 技術研究発表概要集，pp.1-6, 2009
<http://jice.or.jp/oshirase/200907170/01-maruyama.pdf>
- ・群馬県報 平成24年3月27日(火)号外(第4号) P39-50、群馬県道路構造条例(群馬県条例第39号)
<http://www.pref.gunma.jp/07/a3700019.html>
- ・静岡県が管理する県道の構造の技術的基準等を定める条例(静岡県条例第26号)
<http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-210/gijutsutekikijun.html>
- ・静岡県が管理する県道の構造の技術的基準を定める規則(静岡県規則第32号)
<http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-210/gijutsutekikijun.html>
- ・愛知県公報 平成24年3月27日 火曜日 第2865号 P284-306、道路構造の技術的基準を定める条例(愛知県条例第13号)
<http://www.pref.aichi.jp/dourokensetsu/oshirase/index24kouzourei.html>
- ・道路法に基づく道路の構造の技術的基準等を定める条例(広島県条例第13号)
<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/97/kijun.html>
- ・道路法に基づく道路の構造の技術的基準等を定める条例施行規則(広島県規則第16号)
<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/97/kijun.html>
- ・香川県道路の構造の技術的基準等に関する条例(香川県条例第3号)
<http://www.pref.kagawa.lg.jp/somugakuji/kenpo/2012index/20120323g.htm>
- ・香川県道路の構造の技術的基準等に関する条例施行規則(香川県規則第35号)
<http://www.pref.kagawa.lg.jp/somugakuji/kenpo/2012index/20120330g.htm>
- ・兵庫県公報 平成24年3月21日 水曜日 号外 P20-23、法令の規定により条例に委任された基準等に関する条例(兵庫県条例第4号)
<http://web.pref.hyogo.lg.jp/kk32/koho/2403.html>