

地域ニーズに応じた 道路構造基準の取組



コーディネーター

高宮 進 国土交通省国土技術政策総合研究所
道路研究室長

パネリスト

原山 茂 新潟県土木部道路管理課長
野尻 邦彦 和歌山県県土整備部道路局長
松田 昌二 長野県飯田市地域計画課長
武藤 浩文 岐阜市基盤整備部広域事業推進課長
多久和正司 松江市都市整備部次長

1. 概要

31日午後1時15分から3時まで、地方自治体の道路構造基準の担当者らを招き「地域ニーズに応じた道路構造基準の取組」をテーマに、パネルディスカッションを実施した。これに続き、3時15分から5時まで、6つのセッションに分かれて、ワークショップが開かれた。

パネルディスカッションでは、最初に、コーディネーターから、開催の経緯や趣旨等の説明があり、各パネリストがそれぞれの自治体において、地域の創意工夫の中で策定した独自基準について発表を行った。その後、これからの運用や課題等を巡り、議論を展開した。

参加者には、当協会の地域道路規格小委員会が作成した「道路構造基準の取組事例集」が配布された。

2. 各パネリスト等の発言要旨

高宮：自治体の41%が独自基準を策定

道路構造令は1970年の制定以来、道路の新設・改築の際の技術基準として位置付けられてきた。これに対し、2011年5月の地域主権一括法の公布を受け、都道府県道や市町村道の技術基準については、自治体が条例で決めることになり、条例制定の期限が2012年度末と設定された。

地域道路規格小委員会が会員の938自治体を対象に行ったアンケートによると、条例を「策定済み」は97%。「独自基準あり」は都道府県78%、政令市68%、その他市町村37%、全体では41%。独自基準の項目数は、8割の団体が4以下、全体平均は3.4という状況だった。

原山：積雪寒冷地域の特性を反映

新潟県は全域が豪雪地帯に指定されている。積雪深は

多いところで4～5mあり、冬期の対策が欠かせない。そのため、道路を考える上では、除雪した雪を置く「堆雪幅」をどう考えるかが、大きな課題となってきた。そこで、歩道や路肩等の幅員を、「必要な堆雪幅等を勘案」して定める規定を設けた他、積雪や路面凍結の影響でスリップや登坂不能が懸念されることから、積雪寒冷地域の特性を考慮し、道路の曲線半径を大きくしたり、縦断勾配を小さくしたりする規定を、条例に盛り込んだ。

野尻：道路整備促進・防災機能強化が目的

和歌山県は都市計画道路の改良率が全国ワースト1、国道や県道、通学路の歩道の整備も、全国水準に比べると大きく遅れている。そのため、できるだけコストを抑えて早期整備を図ろうと、独自基準と取り組んだ。

都市計画道路では、駐車帯の縮小、植樹帯の設置義務緩和等により、計画決定時の幅員を見直した。「2m以上」とされている歩道幅員をやむを得ない場合に「1.5m以上」とする規定や、幅広路肩に関する規定も設けた。

また、道路の防災機能を強化するため、緊急自動車の通行等を勘案して幅員を定める規定を創設した。

松田：ラウンドアバウトの整備を可能に

飯田市では、ラウンドアバウトと呼ばれる円形交差点の整備を可能とする独自基準を盛り込んだ。ラウンドアバウトは、①環道の交通が優先、②時計回りの一方通行、③信号機等の交通規制がないという仕組みであるが、現在、市内に二つのラウンドアバウトがある。一つは、1947年の大火後の火災復興の区画整理で誕生したものであり、もう一つはこの春、信号交差点の信号を撤去して5差路のラウンドアバウトに改良したものである。

しかし、道路構造令では、同一箇所でも5以上交差させてはならないという規定があることから、今後ラウンドアバウトを整備可能とすべく、特例規定を設けた。

武藤：歩行者等の安全通行、基本理念に

岐阜市は、「歩く」を基本とする「健幸なまち」の実現や、まちなか観光を進めている。条例化に際して、自動車、歩行者、自転車等道路利用者の「安全で安心な通行ができる」ことを、基本理念に明記した。

具体的には、歩行者や自転車の安全な通行を確保する目的で、歩道のない道路の路肩幅員を1m以上に拡大、



自転車通行帯の設置，歩道の幅員を縮小のほか，生活道路における歩行者等の優先を明確にし自動車の速度規制や進入抑制を図るための措置として，凸部（ハンプ）や狭窄部を設置する，等の規定を充実，整備した。

多久和：歴史的風致保存へ，改築特例盛り込む

松江市は，京都，奈良とともに国際文化観光都市の指定を受け，歴史まちづくり法により，建造物やまち並み，人々の暮らしの中で育まれてきた文化等，「歴史的風致」を後世に継承するまちづくりを推進している。

道路との関連でいうと，例えば，旧城下町の中心部は小幅員の道路が随所に残っており，再整備すると，町割を壊してしまう懸念がある。そこで，歴史的まちなみの保存や景観への配慮等，地域の特性に応じ，とくに必要だと市長が認める場合には，市道の小区間の改築を条例の基準によらず実施できる規定を設けた。

3. ディスカッションの主なやりとり

●独自基準の根拠としたデータや資料について

原山 冬期の道路幅員等を地域としてどう考えるか，1981年頃に北陸三県，国（北陸地方建設局）でとりまとめた設計要領があり，この時に蓄積したデータを活用した。

松田 飯田市のような小さな自治体には技術基準に関する研究や検証を実施する能力がないのが実情だ。ラウンドアバウトは，国際交通安全学会と協働で事業を行う中で関係機関と意見交換し，実現に漕ぎ着けた。

武藤 条例策定について2012年4月時点では，方針は漠然としていた。1年の経過措置があったため，先進的な取り組みをしているほかの県や市町村を参考にしながら，独自基準としてまとめた。

多久和 153市にアンケートの協力をお願いし，その成果を参考にした。地方中小都市が独自に科学的根拠を示したり，効果を実証したりするのは非常に難しい。

●独自基準を継続的に運用する方策について

野尻 独自基準の特例値等の数字には自由度を持たせたが，担当者次第で運用が変わるのはだめだ。特例措置を適用する「やむを得ない場合」の定義を，容易ではないだろうが，噛み砕いた形で明示することが必要だ。

武藤 岐阜市は独自基準の考え方を基本理念で明記した。その理念を忘れないよう，伝えていくことになる。

多久和 独自基準にある，歴史的まちなみの保存や景観への配慮に関しては，事例の蓄積が重要だ。その中で，不便は我慢するのでまちなみを壊さないでほしいという思いを，市民が合意形成の形でまとめることができるかどうか，運用を継続していく上でポイントになる。

●外部機関等に期待すること

多久和 高齢社会に対応する道路構造のあり方等，課題は山積している。専門機関等が研究成果やガイドラインの形で指針を示してくれると，自治体として助かる。

野尻 単独の自治体ではできないことをするのが，地域道路規格小委員会の役割だ。情報収集もその一つで，取組事例集は独自基準を検討する自治体にとって役に立つのではないか。自治体担当者と同じ立場でもあり，幅広く意見をうかがいながら，取り組みを支援していきたい。

4. ワークショップの概要

道路構造条例の独自規定の策定項目が多かったテーマを中心に6つのセッションを設け，独自規定を策定した自治体の担当者に，地域道路規格小委員会のメンバーを交え，ワークショップを開催した。各ワークショップでは，小委員会のメンバーがコーディネーターとなり，独自規定の内容等について議論を深めた。各セッションのテーマと情報提供を行った自治体は，以下の通りである。

自転車に配慮した道路：新潟市，高松市
歩行者に配慮した道路：京都市，岐阜市，埼玉県川口市，石川県中能登町
山間部における道路：埼玉県，長崎市，長野県飯田市，宮崎県椎葉村
観光を考慮した道路：山梨県，松江市，神奈川県箱根町
積雪寒冷地帯における道路：山形県，新潟県，北海道旭川市
防災を考慮した道路：宮城県，石川県，宮城県石巻市，高知県安芸市

おわりに

道路構造基準の条例策定に直接関与された自治体の方によるパネルディスカッション及びワークショップは，臨場感にあふれ，効果的な道路構造基準の今後の議論にとって示唆に富むものであった。当日は，事前にとりまとめた独自基準の事例集を活用して議論が進められたが，様々な形で，独自規定の取り組みの情報を共有化し，議論を積み重ねることにより，地域ニーズを踏まえた適確な道路整備の一助になることを期したい。

〔文責：国土交通省道路局企画課企画専門官 野坂周子〕