

道路構造令の条例委任とその特徴に関する一考察

Study on the Delegation of the Road Structure Ordinance and Characteristics

○野村昭博¹, 下川澄雄², 森田緯之², 野平勝³*Akihiro Nomura¹, Sumio Simokawa², Hirohisa Morita², Masaru Nohira³

Following the promulgation of the Act on the Organization of Laws to Promote Reforms Aimed at Enhancing Local Autonomy and Independence on May 2nd, 2011, technical standards for the structure of prefectural and municipal highways are to be stipulated by ordinance, with reference to the standards prescribed by Cabinet Order. The authors have therefore compiled a list of road structure ordinances enacted by local authorities, and enumerated and analyzed their characteristics. The results show 29 independent regulations in 10 prefectures where ordinances have already been enacted. It was confirmed that the content of these is mainly based on local considerations actually applied in the respective local authorities.

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。

これに伴い、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が、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、本稿では、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について分析を行った。

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 9 月現在、道路構造条例が制定された地方自治体は 10 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。(Table 1.参照.)

なお、以下では、この 10 府県を対象に分析を行う。

Table 1. Municipal which finished the establishment of the ordinance

条例策定状況	自治体数	備考
条例制定済み	10	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

2-1. 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に対

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 10 府県のうち 7 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 5 府県、積雪寒冷地域に関しては 2 県で条項から除外されている。(Table 2.参照.)

Table 2. The exclusion situation of an unnecessary standard

項目	条項	府県数 (条項数)	備考
用語の定義 (軌道敷に関して)	第2条	1 (1)	山口県
道路区分	第3条第1・2項	2 (2)	群馬県, 香川県
軌道敷	第9条の2	5 (5)	群馬県, 千葉県, 岐阜県, 京都府, 山口県
積雪地域に存する道路の中央帯等の幅員	第11条の3	3 (3)	千葉県, 愛知県, 香川県
植樹帯	第11条の4第3項	1 (1)	山口県
曲線部の片勾配 (積雪寒冷地域に関して)	第16条	2 (2)	千葉県, 香川県
合成勾配(積雪寒冷地域に関して)	第25条第2項	2 (2)	千葉県, 香川県
乗合自動車の滞留所に設ける交通島 (路面電車に関して)	第31条の3	5 (5)	群馬県, 千葉県, 岐阜県, 京都府, 山口県

2-2. 独自規定の制定状況

対象 10 府県のうち、7 府県では参酌基準とは異なる独自の規定を設けている。(Table 3.参照.)

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ことが確認された。

また、府県別にみても独自規定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ことが確認された。

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

1 : 日大理工・学部・交通 2 : 日大理工・教員・交通 3 : (財)国土技術研究センター

自基準については、次の 4 つに分類することができる。

- i) 項目を追加したもの。
- ii) 数値基準について変更したもの。
- iii) 適用等について変更したもの。
- iv) 柔軟性を付与したものしたもの。

※iv) 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。

分類した結果、29 の独自規定のうち、柔軟性を付与したものは 1 つと少なく、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。（Figure 1.参照。）

また、この内容は、各地方自治体で実際に運用されている即地的内容が中心である。

Table 3. An article and clause including the independent regulations

項目	条項	府県数 (条項数)	備考
用語の定義 (有効幅員・道路)	第2条	2 (2)	京都府, 香川県
道路区分	第3条第1・2項	2 (2)	岐阜県, 兵庫県
車線の分離等	第6条	1 (1)	岐阜県
路肩(自転車に関して)	第8条	2 (2)	京都府, 香川県
停車帯(幅員)	第9条	2 (2)	岐阜県, 愛知県
自転車歩行者道(幅員)	第10条の2第2~4項	2 (2)	京都府, 香川県
歩道(幅員)	第11条第3~5項	3 (3)	岐阜県, 京都府, 香川県
縦断勾配(*1)	第20条	1 (1)	静岡県
舗装(*1)	第23条第3項	2 (3)	京都府, 静岡県 (2)
横断勾配(*1)	第24条第2項	1 (1)	静岡県
平面交差又は接続 (屈折車線等の縮小条件等に関して)	第27条第3・4項	3 (7)	岐阜県 (2), 愛知県 (2), 香川県 (3)
待避所(長さ)	第30条	1 (1)	広島県
付帯工事等の特例	第36条	1 (1)	広島県
その他	標識の寸法	1 (1)	香川県

*1歩道・自転車道に関して。

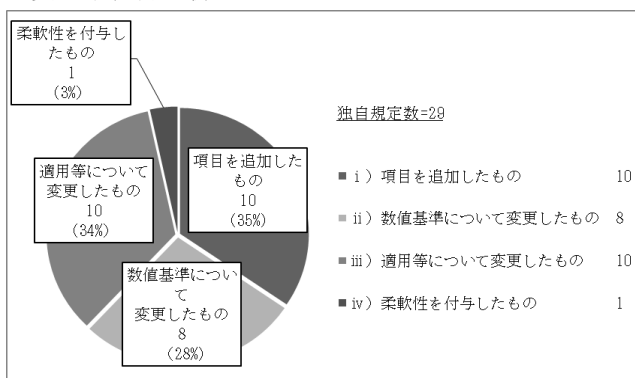


Figure 1. Classification result of the independent standard

このうち、“項目を追加したもの”に関しては、社会的に歩行空間・自転車者走行環境の充実が要請されていることから、歩行者・自転車に関してのものが 10 件中 6 件と多い。

“数値基準について変更したもの”に関しては、歩道や変速・屈折車線および停車帯の幅員の変更が 8 件中 6 件と多く、曲線半径、縦断勾配をはじめとする、

自動車性能に起因する規定の見直しはみられなかった。

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、車線の幅員の変更が 10 件中 7 件と多くみられた。

“柔軟性を付与したもの”に関しては、岐阜県の道路区分に関する規定のみであった。

独自基準の内容例について、以下に示す。（Table 4. 参照。）

Table 4. Illustration of the independent regulations

分類番号	独自規定の内容例
i)	例) 「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】
ii)	例) 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。<道路構造令> ⇒「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】
iii)	例) 「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
iv)	例) 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: 但し、周辺に建造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る。

*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る。

4. おわりに

国土交通省道路局では、2008年に「柔軟性のある道路構造令のあり方委員会^[3]」を設け、地域の実情に柔軟に対応できる道路構造令のあり方について検討を行っている。この中では、全地方自治体を対象に、道路構造令の改善ニーズ等についてアンケート調査が行われている。

これによれば、規定の見直しに対するニーズは、「線形の変更」、「歩道等幅員の変更」、「道路区分や車線数決定等の見直し」に 9 割が集中しており、道路構造条例の独自規定と比較して乖離がみられる。

このことから、今後は、上記のニーズと制定された条例との乖離の原因、すなわち道路構造条例として盛り込めない原因について明らかにするとともに、これらを踏まえて道路構造基準体系のあり方や参酌する道路構造令の見直しの必要性などについて検討を行っていく必要がある。

5. 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」
< http://www.jice.or.jp/t2/douro_kouzou.html > (2012/08 アクセス)
- [2] 日本道路協会: 「道路構造令の解説と運用」, 2004.2.
- [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.