

〔先進自治体における条例制定事例〕

香川県道路の構造の技術的基準に関する条例

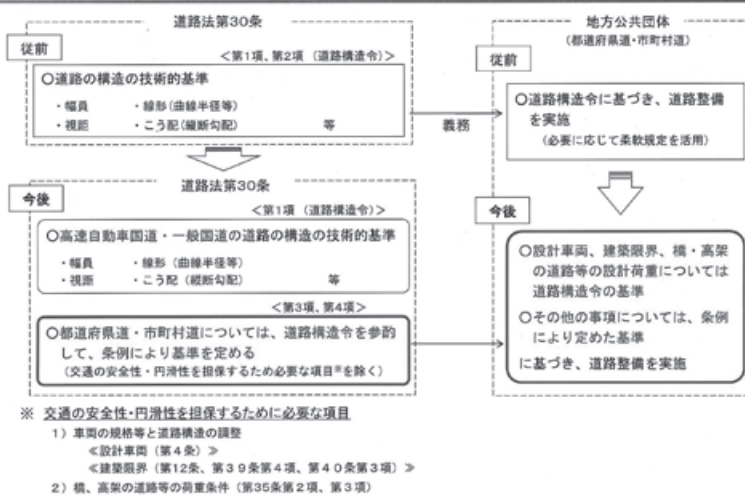
香川県土木部道路課
馬場 一浩

1 条例制定の背景

道路を新設し、又は改築する場合は、車線の数、幅員、勾配や歩道の有無、歩道幅員などあらかじめ定められた技術基準に基づき、個々の道路の設計交通量などに応じて具体的

【国土交通省HP資料】

地域主権改革推進一括法案における道路構造令の取扱



な道路計画を決定する。
このような道路を整備する際の構造の技術的基準については、政令（道路構造令）により、高速自動車国道、国道、都道府県道及び市町村道等、道路種別毎に全国統一の基準として定められていたため、全国知事会などから、地域の実情に応じた道路整備を進めるため、自ら管理する道路の構造は、各道路管理

者が自主的に決定できるように法律の改正を要望してきたところである。

このような背景のもと、平成23年5月2日に「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」が公布され、同法第33条に基づき道路法の一部が改正されたことに伴い、これまで道路構造令により全国統一的に規定されていた都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準については、交通の安全性・円滑性を担保するために必要な項目を除き、各道路管理者が条例で定めることとなった。

2 条例制定の目的

都道府県道は、地方の幹線道路網を構成するものとされており、高速自動車国道、国道や市町村道とは性格が異なる。

また、どのようなニーズがあり、それに対して独自基準をどのようにするのかということが重要な課題であった。

それらを踏まえ、本県においては、「人口当たりの交通事故発生件数や交通事故死者数が全国ワースト上位にあること」、「交通事故死者に占める自転車乗車中の死者数の比率が高いこと」などの特徴があり、道路整備に当たっても、交通事故を抑制するための交差点改良の推進や、自転車安全に走行できる空

間の確保が課題となっていた。

一方、本県では、平成17年に自転車通行台数や歩行者利用者数に応じ、歩道や自転車歩行者道の設置の有無、設置する場合の幅員を決定することとし、利用状況に応じた道路整備を行う方針を取りまとめて運用してきた。

また、平成19年には、原則、2車線以上とされている県道について、山間部を通過する県道は、1車線のままの区間や待避所設置など局部改良を組み合わせたいわゆる「1.5車線的道路整備」を進める方針を定め、運用してきた。

このような県道の性格、本県の道路整備の課題やこれまでの道路整備ローカルルールの運用など、本県の実情を踏まえた道路整備を進めるため、県道の構造の技術的基準に関する条例を制定することとなった。

3 経緯

道路構造令のこれまでの基準に本県の県道の独自の基準を持ち込むことや交通事故などの特徴を踏まえ、部内関係課で構成するワーキンググループを立ち上げ、検討を重ねるとともに、先進県調査（京都府、愛知県、岐阜県）を行い、条例案をまとめた。

平成23年12月にパブリックコメントを実施し、平成24年2月に県議会の議決を経て、「香川県道路の構造の技術的基準に関する条例」

を制定した。

4 検討プロセスなど

(1) 検討プロセス

検討プロセスについては、学識経験者や各種団体を加えた協議会で議論することも考えたが、構造令の条例化に関する検討のスタートが遅く、地域主権改革一括法の施行に伴う条例化に向けて、県庁内全体で多くの条例化が進んでいる中、コンサルタントを入れて資料を作成・整理し、協議会で議論をする、とても条例化に間に合わないという時間的な課題があった。

このため、本県においては、県庁内の関係各課や土木事務所に所属する道路の経験を有する職員で組織するワーキンググループで議論することとした。

(2) 数値基準の取り扱い

条例化に当たって、構造令は技術的基準であり、数値基準を多く含むことから、その内容が変更となれば、その都度条例改正が必要となるため、数値基準は別途規則で定めるべきとの意見がある一方で、条例と規則を別々にした場合、その両方を手元に置いて見なければならず、利用する職員にとって、使い勝手が悪く、間違い等が発生しやすくなるため、数値基準を含めた条例とすべきとの意見があった。

条例化の作業の終盤までどちらにすべきか、決まらなかったが、数値基準は自動車などの規格が飛躍的に変化することは考えにくく、そのため、変更することがほとんど考えられないことや、利用する職員の使い勝手も考慮し、結果としては後者の方を選択することとなった。

条例の内容

(1) 趣旨（第1条関係）

この条例は、道路法第30条第3項の規定に基づき、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の技術的基準に関し必要な事項を定めるものとする。

(2) 定義（第2条関係）

この条例で使用用語について定める。

(3) 道路の区分（第3条関係）

道路構造令（昭和45年政令第320号）の規定に基づき、この条例で使用する道路の区分について定める。

(4) 車線等（第4条関係）

車線等について定める。

(5) 車線の分離等（第5条関係）

車線の分離等について定める。

(6) 副道（第6条関係）

副道について定める。

(7) 路肩（第7条関係）

- 路肩について定める。
- (8) 停車帯（第8条関係）
停車帯について定める。
- (9) 軌道敷（第9条関係）
軌道敷について定める。
- (10) 自転車道（第10条関係）
自転車道について定める。
- (11) 自転車歩行者道（第11条関係）
自転車歩行者道について定める。
- (12) 歩道（第12条関係）
歩道について定める。
- (13) 歩行者の滞留の用に供する部分（第13条関係）
歩行者の滞留の用に供する部分について定める。
- (14) 植樹帯（第14条関係）
植樹帯について定める。
- (15) 設計速度（第15条関係）
設計速度について定める。
- (16) 車道の屈曲部（第16条関係）
車道の屈曲部について定める。
- (17) 曲線半径（第17条関係）
曲線半径について定める。
- (18) 曲線部の片勾配（第18条関係）
曲線部の片勾配について定める。
- (19) 曲線部の車線等の拡幅（第19条関係）
曲線部の車線等の拡幅について定める。

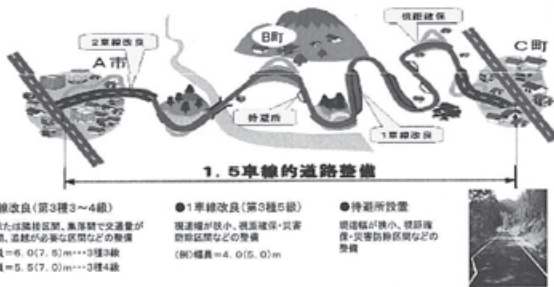
【資料1】香川県独自規定①

香川県独自規定①（1.5車線の道路整備）

山間部を通過する路線は、従来どおり2車線改良を行うと、膨大な事業費、長期の工事期間を要すことや、大規模な法面崩壊が発生し、自然環境へ与える影響も大きくなる。

2車線にこだわらず、地域の実情に合った画一的でない改良を地域の住民の理解を得て進め、2車線や1車線の連続的改良、突角是正や待避所設置などの局部的改良を効率よく配置。

1.5車線の道路整備イメージ



〈現状：道路構造令第3条第2項〉

・都道府県道においては、2車線道路の定義しかない状況。
ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合には、該当する級の1級下の級に区分することができる。

山間部や市街地の生活道路の効率的な整備を目的

〈香川県独自規定〉条例第3条第2項ただし書き

・ただし、同項ただし書の規定に基づき、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級又は第2種第2級である場合を除き、該当する級の1級下の級（該当する級が第3種第4級にあっては第3種第5級、第4種第3級にあっては第4種第4級）に区分することができる。

(例)車道幅員 ()書きは全幅員

3種4級=5.5(7.0)m	→	3種5級=4.0(5.0)m
4種3級=6.0(7.0)m	→	4種4級=4.0(5.0)m

- (20) 緩和区間（第20条関係）
緩和区間について定める。
- (21) 視距等（第21条関係）
視距等について定める。
- (22) 縦断勾配（第22条関係）
縦断勾配について定める。
- (23) 登坂車線（第23条関係）
登坂車線について定める。
- (24) 縦断曲線（第24条関係）
縦断曲線について定める。
- (25) 舗装（第25条関係）
舗装について定める。
- (26) 横断勾配（第26条関係）
横断勾配について定める。
- (27) 合成勾配（第27条関係）
合成勾配について定める。
- (28) 排水施設（第28条関係）
排水施設について定める。
- (29) 平面交差又は接続（第29条関係）
平面交差又は接続について定める。

(30) 立体交差 (第30条関係)

立体交差について定める。

(31) 鉄道等との平面交差 (第31条関係)

鉄道等との平面交差について定める。

(32) 待避所 (第32条関係)

待避所について定める。

(33) 交通安全施設 (第33条関係)

交通安全施設について定める。

(34) 凸部、狭窄部等 (第34条関係)

凸部、狭窄部等について定める。

(35) 乗合自動車の停留所等に設ける交通島 (第35条関係)

乗合自動車の停留所等に設ける交通島について定める。

(36) 自動車駐車場等 (第36条関係)

自動車駐車場等について定める。

(37) 防雪施設その他の防護施設 (第37条関係)

防雪施設その他の防護施設について定める。

(38) トンネル (第38条関係)

トンネルについて定める。

(39) 橋、高架の道路等 (第39条関係)

橋、高架の道路等について定める。

(40) 附帯工事等の特例 (第40条関係)

附帯工事等の特例について定める。

(41) 区分が変更される道路の特例 (第41条関係)

区分が変更される道路の特例について定め

る。

(42) 小区間改築の場合の特例 (第42条関係)

小区間改築の場合の特例について定める。

(43) 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路 (第43条関係)

自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路について定める。

(44) 歩行者専用道路 (第44条関係)

歩行者専用道路について定める。

(45) 委任 (第45条関係)

【資料2】香川県独自規定②

香川県独自規定② (自転車等の走行空間確保のための幅広路肩の設定)

〈現状:道路構造令第8条第2項〉

・車道の左側に設ける路肩の幅員は、地方部の道路(第3種第2級~4級まで)においては0.75m以上、都市部の道路(第4種)においては0.5m以上とするものとする。

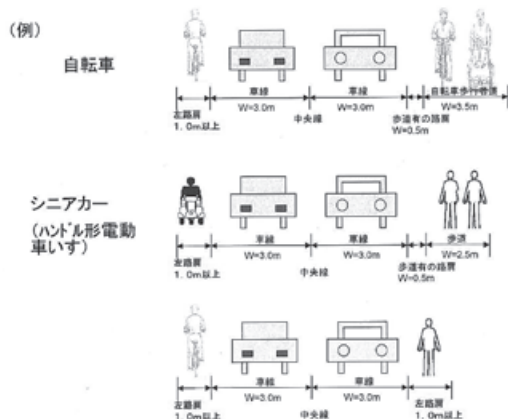
↑

上記内容に下記を追加

自転車歩行者道及び歩道が設置困難な場合に自転車等の走行空間を確保することを目的

〈香川県独自規定〉 条例第7条第4項

・第3種及び第4種の道路のうち、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所であって、歩道又は自転車歩行者道の設置が困難なものについては、車道の左側に設ける路肩の幅員は、1m以上とするものとする。



条例の解説

1 条例の対象

条例の対象は、条例第2条第1号に規定す

この条例に定めるもののほか、道路の構造の技術的基準に関し必要な事項は、規則で定める。

3 施行期日等

(1) 平成24年4月1日から施行する。

(2) 所要の経過措置を定める。

る県道に限られるものであり、県が管理する国道については、道路法第30条第1項に基づき道路構造令が適用され、条例の対象ではない。

2 本県条例における独自基準

条例では、政令で定める基準を参酌しつつ、一方で、次のような香川県独自の基準を設けている。

(1) 1.5車線の道路整備の明確化

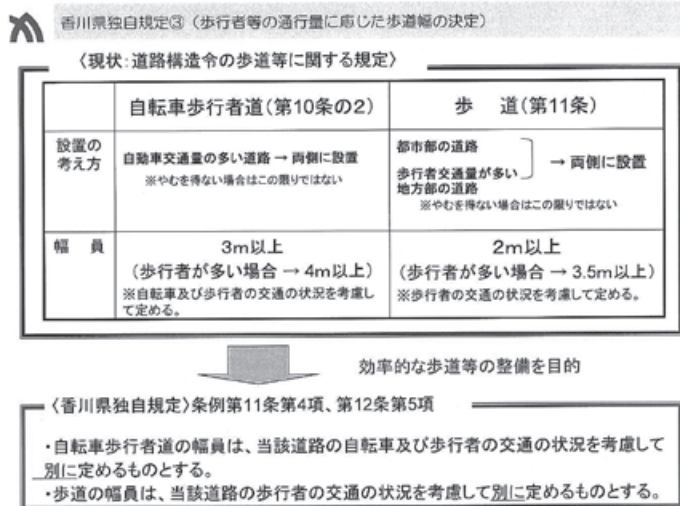
平成19年5月に公表した香川県公共事業ローカルルールにおいて、『山間部を通過する路線などでは、全線2車線とすることなく、1車線のままの区間や、待避所設置などの局部改良を組み合わせた1.5車線の整備に取り組みこととしている。』

条例第3条第2項ただし書の第3種第5級及び第4種第4級は、いわゆる1車線道路の区分を表しているが、第4条第2項に基づき県道の車線が原則として2車線とされている定義に対する例外規定にあたるものであり、これを条例上、明確化したものである。

限られた予算を効率的に執行することが求められていることを踏まえ、今後とも1.5車線の道路整備を積極的に推進することとしたものである。

(2) 「自転車等の走行空間確保」を目的とした路肩幅員の拡大

【資料3】香川県独自規定③



条例第7条第4項は、本県において、人口当たりの交通事故発生件数が多いこと、交通事故死者に占める自転車乗車中の死者数の比率が高いことを踏まえ、自転車等が安全に走行できる空間を確保し、交通事故防止に資するため規定を設けたものである。

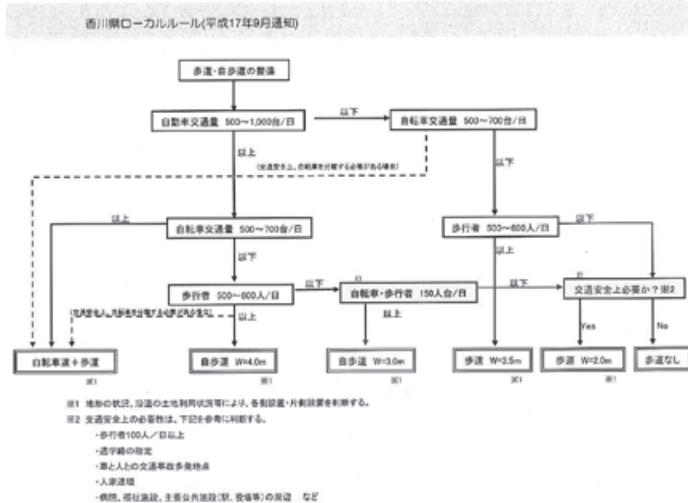
交通量などから、本来的には、歩道又は自転車歩行者道を設置すべきであるが、地形上の制約などからこれらを設置することが当面困難と考えられる区間を新設・改築する場合

に、この規定に基づき、原則として、路肩幅員を1メートル以上確保することとした。

したがって、交通量などから、歩道又は自転車歩行者道を設置することとされない区間については、この規定に基づき路肩幅員を拡大することは考えていない。

(3) 歩行者等の通行量に応じた歩道等幅員の決定

県が管理する国道及び県道の歩道及び自転車歩行者道の幅員等の基準については、歩行



者通行者数や自転車通行台数等に基づき、歩道や自転車歩行者道の設置の有無、設置する場合の幅員を決定することとしており、『平成17年9月9日付け17道建第31302号各土木事務所長、小豆総合事務所長あて道路建設課長、道路保全課長連名通知』により定められているところである。

条例第11条第4項及び第12条第5項において「別に定める」としているが、これは、上記通知を条例に基づくものと位置づけるものである。

したがって、新設又は改築により、県道の歩道又は自転車歩行者道を整備する場合は、上記通知に基づき、適切に幅員等を決定することとしてしている。

(4)「交差点改良の推進」を目的とした交差点部車道幅員の縮小

条例第29条第3項及び第4項は、本県において、人口当たりの交通事故発生件数が多いことを踏まえ、交差点改良を推進し、交通事故防止に資するため、都市部の道路(第4種)を対象として道路構造令に規定されている交差点部車道幅員の縮小規定を、地方部の道路(第3種)にも拡大する規定を設けたものである。

また、条例第29条第5項は、地形上の制約などにより当面幅員が困難な既設の道路にお

いて、幅員内での渋滞対策や交通事故防止を進める必要がある場合に、車線の幅員を1.5メートル以上拡幅することにより、右折車両が直進車両をふさぐことなく走行できるようにするものである。

(5) 県道の構造の技術的基準に関するその他の規定

上記以外の県道の構造の技術的基準に関する規定は、道路構造令と同じ規定を条例に規定したものであり、技術的基準の大半は、こ

れまでどおり変わらない。

3 経過措置

平成24年4月1日に新設又は改築工事中の道路については、条例附則第2項に基づき、この条例の規定に適合しない部分がある場合においては、当該部分に対しては、当該規定は適用しないこととされている。

なお、平成24年4月1日時点で設計中のもの、又は設計済みであるが、地元説明を行っている場合は、本庁主管課との協議を行

【資料4】香川県独自規定④-1

香川県独自規定④-1 交差点部車道幅員の縮小(直進車線、屈折車線及び変速車線)

〈現状:道路構造令第27条第3項、第4項ほか〉

- ・屈折車線又は変速車線を設ける場合において、当該部分の車線(直進車線)の幅員は、都市部の道路(第4種)では、第4種第1級の普通道路→3mまで、第4種2級、3級の普通道路→2.75mまで縮小することができる。
- ・屈折車線又は変速車線の幅員は、普通道路にあっては3mを標準とする。
- ・都市部の普通道路の右折車線は2.5mまで縮小してよい。〈道路構造令解説と運用〉

【都市部:標準】(例)4種2級

【都市部:縮小】(例)4種2級

地方部においても、構造物等の制約がある箇所があるため、都市部に限らない運用が必要

〈香川県独自規定〉条例第29条第3項、同条第4項

- ・屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該部分の車線(屈折車線及び変速車線を除く。)の幅員は、第3種第2級又は第4種第1級の普通道路にあっては3メートル未満で、第3種第3級又は第4種第2級若しくは第3級の普通道路にあっては2.75メートル未満で、第3種又は第4種の小型道路にあっては2.5メートル未満で縮小することができる。ただし、第3種第2級及び第3種第3級の普通道路並びに第3種の小型道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合に限り、
- ・屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあっては3メートル、小型道路にあっては2.5メートルを標準とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、普通道路にあっては2.5メートル未満で、小型道路にあっては2メートル未満で縮小することができる。

【地方部:標準】(例)3種3級

【地方部:縮小】(例)3種3級

渋滞対策、交通安全対策のため、交差点改良を促進することを目的

対応することとしている。

課題と今後の展望等

条例の対象は、条例第2条第1号に規定する県道に限られるものであり、県が管理する国道については、道路法第12条ただし書等により、法定受託事務として都道府県及び指定市が整備を行う指定区間外国道を含めて、国において定めた道路構造基準が適用され、本条例の対象とはなっていない。

しかし、道路管理者による一体的な道路管理の促進の観点からも、県が管理する指定区間外の国道についても適用すべきであると考えており、県道と指定区間外国道の同一道路管理者が2つの構造基準を使用することは、業務の複雑化を招くとともに、地域の責任と判断による、より魅力ある道路空間の形成や地域の実情に応じた道路整備、管理の支障となると考えていることから、道路構造基準の条例委任適用範囲の拡大について国に見直しを求めていることが課題となっている。

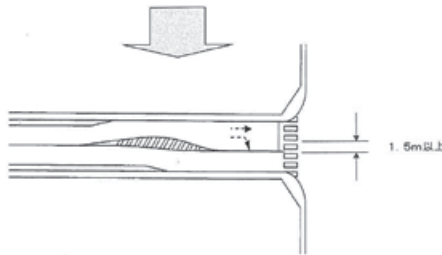
条例制定後、約半年を経過したが、本県条例における独自基準の中で、条例制定以前から取り組んでいた「歩行者等の通行量に応じた歩道幅の決定」等についての適用事例は数多く報告されている。しかし、その他の適用事例については、まだ数が少なく、今後、効

果的で効率的な道路整備に取り組む中で推進していきたい。

【資料5】香川県独自規定④-2

香川県独自規定④-2 交差点部車道幅員（既設道路）

---〈現状：道路構造令の解説と運用〉---
・既存道路において種々の制約によって右折車線としての幅員を確保できない場合であっても、右折車両の分離は、交差点における重要な役割を果たすので、右折車線相当の幅員として直進車線との境界を施さず1.5m以上のふくらみをもたせるとよい。



実情にあわせ、縮小規定の条例化による明確化が必要

〈香川県独自規定〉条例第29条第5項
・既設道路であって、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、屈折車線を設けることなく、第4条第4項及び第5項に規定する車線の幅員を1.5メートル以上拡幅することができる。



・既設道路の幅員内での渋滞対策、交通安全対策が可能

