

道路構造令の運用実態と改善策の方向性
—裁量と責任による自立的運用に向けて—

柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会
提言

平成21年1月

はじめに

道路構造令は、道路交通の安全性、円滑性を確保する等の観点から、道路の構造について最小限保持すべき基準として定められている政令であるが、一方で、規定が画一的であり、歩行者が疎らな地域における両側歩道の存在など、過大な道路整備の原因になっているとの指摘も多い。

言うまでもなく、道路の構造基準は、安全性、円滑性の確保と同時に、様々な地域の状況に対しても柔軟に対応できるものであるべきであり、画一的、あるいは過大であるとの批判に対しては、地域の実情に柔軟に対応できる道路構造令のあり方を検討し、見直すべきはしっかりと見直すことが必要である。

他方、現行の道路構造令においても、緩和規定や特例規定といった地域の実情に即した道路構造とするための規定が数多く設けられているのも事実である。そのため、道路構造令に対する批判は、一概に規定のみに起因するものではなく、むしろ運用面に課題がある可能性も考えられる。したがって、見直しにあたっては、徹底的な実態調査に基づき、規定面・運用面に渡って改善策を検討する必要がある。

このような背景から、平成20年9月24日に「柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会」を立ち上げ、12月26日までに道路構造令の規定面、運用面を問わない必要な改善策の方向性について、3回の議論を行った。また、その過程において、全ての地方自治体を対象としたアンケート調査を実施し、道路構造令に関する地域からみた課題の把握を行った。

本稿は、その結果を提言としてとりまとめたものである。今後、本提言に沿って、規定面、運用面を問わない施策展開が図られることを期待するものである。

柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会

(委員長) 桑原雅夫 東京大学生産技術研究所教授

屋井鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授

村木美貴 千葉大学大学院工学研究科准教授

森野美德 都市ジャーナリスト

桑名正博 高知県土木部副部長

上坂克巳 国土交通省国土技術政策総合研究所

道路研究部道路研究室長

目次

I. 検討の背景.....	6
1. 道路構造令とは.....	6
(1) 法的根拠.....	6
(2) 2つの要請.....	6
①規範性.....	6
②柔軟性.....	7
(3) 道路構造令の趣旨.....	7
(4) 諸規定の性格.....	7
①定量的規定.....	8
②性能規定.....	8
③言葉の用法.....	8
(5) 2段構えの柔軟規定.....	8
①各規定における特例措置.....	9
②包括的な特例措置.....	9
(6) 柔軟な運用例.....	9
①歩道設置について.....	9
②1.5車線の道路整備.....	10
2. 道路構造令を巡る批判や指摘.....	10
(1) 道路構造令の基準は過大.....	10
(2) 全国一律的であり個別状況に対応不可.....	11
(3) 運用上の課題.....	11
3. 実態調査の必要性.....	11
II. アンケート調査.....	13
1. アンケート実施内容.....	13
(1) 対象等.....	13
(2) 調査事項.....	13
2. 柔軟規定への認識等.....	14
(1) 柔軟規定の認識・適用状況.....	14
①柔軟規定の認識.....	14
②柔軟規定の適用状況.....	14
(2) 都道府県／市区町村の比較.....	15

(3) 人口規模による比較	16
3. 支障事例・見直しニーズ	16
(1) 運用上の悩み	17
①規定の解釈や判断の困難さ	17
②事例集・判断基準の明確化へのニーズ	17
③その他設計上の悩み等	18
(2) 規定の見直しに関する意見	18
①線形に関する規定	18
②幅員に関する規定	19
③その他道路の区分に関する規定等	19
(3) 誤解／混乱が窺える意見	20
①個別条文に関するもの	20
②全般に関するもの	20
(4) その他の意見	21
①柔軟化への懸念	21
②地方自治体の実情	21
4. アンケート結果まとめ	21
(1) 趣旨が十分に認識されていない	21
(2) 柔軟規定が十分に活用されていない	22
(3) 多数の指摘のある規定の存在	22
Ⅲ. 改善策の方向性	23
1. 運用面での取組	23
(1) 趣旨の周知と意識改革	23
①周知すべき内容	23
②周知の対象	24
(2) 柔軟規定の活用促進	24
①検討にあたっての現状認識　－活用促進策の必要性－	24
②活用促進のための取組	25
③取組上の留意事項	26
2. 規定面での取組	27
(1) 小規模な道路の線形に関する規定	27
(2) 歩道等の幅員に関する規定	28
(3) その他道路の区分等	29
3. 改善策の検討にあたって	29
Ⅳ. 検討経緯	31

I. 検討の背景

道路構造令は、道路の構造について、地域の実情に柔軟に対応できるように定められている基準であるが、その一方で、過大あるいは画一的との指摘も少なくない。地域の実情に即した道路整備が今後ますます強く求められる中で、徹底した実態把握を行うことにより道路構造令の課題を把握し、改善策を検討することが重要である。

1. 道路構造令とは

(1) 法的根拠

道路の構造については、道路法第29条において、「当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない。」との一般原則が示されている。

これに対応して同法第30条第1項及び第2項において、道路の構造の技術的基準を政令で定めることとされており、道路構造令は、これらを根拠とする政令として、道路の幅員、線形、構造物等について、道路を新設又は改築する際の一般的技術的基準として定められたものである。

(2) 2つの要請

道路の構造の技術的基準として、道路構造令は、規範性と柔軟性という、2つの要請を踏まえて制定されている。

①規範性

道路整備にあたっては、道路の構造について、以下のような理由から、規範性のある技術的基準が必要となる。

- 1) 道路は、それぞれ道路網の一部を形成し、相互に脈絡一貫してはじめてその機能を全うしうるものであり、また、道路の種類（国道、都道府県道、市町村道等の別）を問わず不特定多数の交通の用に供されるものであること。
- 2) 道路交通は、基礎施設である道路と可動施設（主として自動車）とが相まって成り立つものであるから、道路交通の安全性や円滑性等を確保するためには、両者の間には合理的な調和の関係が保たれね

ばならないこと。

- 3) 道路事業は、公益性が高く、事業の遂行のため土地収用を行う場合があり、また、道路においては、その損壊には罰則が適用されるなど、国民の権利利益を制約することがあるため、構造面からも道路の範囲を明確にしておく必要があること。

②柔軟性

一方で、道路は、以下に掲げるような、地域の様々な状況に応じて整備されるべきものであり、構造基準も、これに柔軟に対応可能なものである必要がある。

- 1) 道路に求められる機能は、歩行者・自転車も含めた交通機能のみならず、市街地形成やライフラインの収容機能、防災機能など、地域によって多種多様であること。
- 2) 道路の置かれる自然的、外部的条件も、地域によって多種多様であること。
- 3) 道路のあり方は地域のアイデンティティにも直結し、道路構造へのニーズも地域によって多種多様であること。

(3) 道路構造令の趣旨

道路構造令は、(1)、(2)を踏まえ、以下のような趣旨に則って制定されている。

- ・道路を新設又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準として、安全性、円滑性の確保等の観点から、最小限保持すべき基準が定められたものであること。
- ・(4)、(5)に示すとおり、多くの特例措置などの柔軟規定が盛り込まれ、幅広い運用が可能となっていること。
- ・道路構造令の規定をどのように適用するかについては、地域の状況に精通した道路管理者が自らの裁量と責任により判断するものであり、自立的運用が前提となっていること。

(4) 諸規定の性格

道路構造令の体系を概括的に整理すると、まず、地方部、都市部といった道路の存する地域の特性、計画交通量及び道路の種類に基づき道路を区分し、各区分に応じて、道路の構造要素ごとの設置規定や幅員規定等が定められている。また、各区分について設計速度を設定し、当該設計速度ごとに線形（曲線や勾配等）に関する規定が設けられている。

また、以上のような道路の基本的な外形的骨格を定めた規定の他、舗装、橋、トンネル、交通安全施設といった工作物や構造物に関する定性的な規定が定められている。

このような基本的体系の下で、道路構造令の具体の諸規定は、地域の実情を踏まえた道路の構造とする観点から、以下のような性格をもった規定となっている。これらは、道路整備にあたり、道路の性格やネットワーク上の位置づけ、地域特性等に応じて、同様の道路でも捉え方が異なることが想定されるため、詳細な判断は地域の実情に精通した道路管理者の裁量に依るべきとの考え方に基づいている。

①定量的規定

道路構造令においては、道路交通の安全性、円滑性の確保や土地収用時等における道路の区域の明確化等の要請に応えつつ、最小限の規定とするため、数値の定められた定量的な規定は、線形に関するもの（曲線や勾配等）や幅員に関するもの（車道や歩道等）に概ね限定されている。

また、これらの規定のほとんどは、最低値を定めそれ以上の値を採用できる規定、標準値を定めその前後の値を採用できる規定など、運用幅を持ったものとなっている。

②性能規定

以上のような線形や幅員等に関する規定の他、橋、舗装、排水施設、交通安全施設、トンネル等の工作物や構造物については、一定の性能を保持することを求める性能規定や、必要に応じて設置する旨のみを定めた規定として定性的に規定されており、詳細な仕様は定められていない。

③言葉の用法

この他、道路構造令には、幅広い運用を可能とするため、言葉の用法として、「都市部／地方部」や「多い／少ない」など、限定的な定義ではなく、一般的な表現が多く用いられている。

(5) 2段構えの柔軟規定

以上の基本的な規定の他、道路構造令には、多様な地域の実情に対応

するための特例措置として、更に以下のような規定が盛り込まれている（以下、「柔軟規定」という。）。

①各規定における特例措置

多くの条文には、ただし書きによる特例措置として、最小値をさらに緩和した特例値や、適用除外とする等の規定、設置の例外を認める規定などが定められている。また、それらの特例措置の適用条件の多くは、「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」のように、限定的ではない表現により規定されている。

②包括的な特例措置

諸規定に適合しない場合であっても、交通や安全に支障のある区間を少しでも改善するための取組を可能とする趣旨で、道路構造令においては、各規定における特例措置に加え、以下のように、一定の要件を満たす小区間について応急的に改築を行う場合には、包括的に多くの条文が適用除外となる規定が設けられている（小区間改築の特例）。

- ・ 道路交通に著しい支障があり、隣接する区間が道路構造令の規定に適合していない小区間について、当該小区間のみ規定どおりの整備を行うことが適当でない場合には、それらの規定によらずに改築を行うことを可能とするもの
- ・ 交通安全上著しい支障がある小区間について、事業の緊急性に鑑み、多くの規定によらずに、改築を可能とするもの

（6）柔軟な運用例

以上から、現行規定において、例えば次のような柔軟な運用が可能となっている。

①歩道設置について

歩道の設置について、道路構造令では、以下のように規定されている。

項目	基本となる規定	特例規定
・都市部の道路 ・歩行者交通量が多い地方部の道路	両側に設置	やむを得ない場合は、この限りでない
上記以外の地方部の道路	必要がある場合に設置	やむを得ない場合は、この限りでない

このような規定のもとに、平成18年度の補助事業（地方道改築事業）においては、歩道を両側に設置した箇所、片側に設置した箇所、設置しなかった箇所の割合が、それぞれ概ね1／3ずつとなっている。

② 1. 5車線的道路整備

全てを2車線で整備するのではなく、1車線の整備や待避所の設置等と組み合わせて道路整備を行うものである。これは、道路の区分の特例措置を適用し、1車線での整備が可能となる1級下の級に区分することや、多くの規定が適用除外となる小区間改築の特例措置を柔軟に適用することにより、道路構造令の規定の範囲内で実施可能である。

なお、このような道路整備は、元来から道路構造令上は可能であったが、高知県において、上記のような複数の特例規定を組み合わせた手法が検討・実施され、国においても柔軟な運用例として周知を図ったことにより、平成19年度においては34道府県にて実施されるなど、今日では全国的な展開を見せている。

2. 道路構造令を巡る批判や指摘

道路構造令は、以上のように、基準としての規範性を保持しつつ、様々な地域の実情に柔軟に対応できるように定められている。しかしながら、報道等において、道路構造令に対し、過大、あるいは画一的との批判が見られることも事実である。主な批判としては、以下のようなものが挙げられる。

(1) 道路構造令の基準は過大

地域の実情に照らして、道路構造令の基準は過大であり、その結果、必要以上に高コストな道路が整備される原因になっている、との指摘で

ある。

例えば、歩道に関する規定について、幅員の最小値が過大であるとの指摘や、道路構造令の細かな規定が無駄を生む背景となっているとの指摘などが見られる。

(2) 全国一律的であり個別状況に対応不可

道路構造令が画一的であり、地域に即した道路整備が阻害されている、との指摘である。

例えば、道路構造令は全国一律の技術的基準であり、地域の実情に応じた事業を地方が自らの判断で進めることができないため、弾力的な運用を可能とすべきとの指摘などが見られる。

(3) 運用上の課題

道路構造令には、柔軟な規定があるものの、適用にあたっての判断基準が曖昧であり、地方自治体にとって責任ある運用が困難である、との指摘である。

例えば、運用における地方の声として、地域の状況に応じた裁量性のある規定における「地域の状況」の基準が曖昧なために適用に二の足を踏むとの声や、国の基準に従った方が楽であるとの声を伝える報道などが見られる。

3. 実態調査の必要性

高齢社会やバリアフリー化への対応、厳しい財政状況を反映した一層効率的な道路整備への要請、既存ストックの有効活用、自転車や公共交通等自動車以外の交通モードへの転換など、道路のあり方に対するニーズは、時代の変化や社会の成熟化と共に、ますます多様化している。また、交通の安全性の確保や渋滞の解消など、時代背景を問わない普遍的要請への対応も、依然として重要な課題であり続けている。

道路に対するこれらの様々なニーズは、個々の道路によって一律でないことから、地域に精通した各道路管理者が、道路構造令の規定を適切かつ柔軟に適用しつつ、地域の実情に応じてあるべき道路の姿を決定することが重要である。

このような中で、道路構造令を巡っては、柔軟な運用を想定した制度の趣旨とは対照的に、過大あるいは画一的とする多くの指摘がなされて

いる。地域の実情に即した道路整備が今後益々重要となる中で、道路構造令の規定に不具合があるのか、あるいは運用に課題があるのか、原因を究明すべきである。

そのためには、道路管理者である、より多くの地方自治体から、道路構造令によって地域に即した道路整備が妨げられた事例や、改善へのニーズを幅広く聞き、運用実態をしっかりと把握することが必要である。

また、これら徹底した実態把握を踏まえ、見直すべきは見直すとの方針のもと、運用面、規定面を問わず、幅広く改善策を検討すべきである。

Ⅱ. アンケート調査

I. で述べた背景を踏まえ、道路構造令の運用実態を把握するために、全ての地方自治体を対象として、アンケート調査を実施した。

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

また、道路構造令の規定自体についても、見直しに関する多くの意見が寄せられた。中でも小規模な道路の線形や歩道等の幅員に対し、意見が集中した。

1. アンケート実施内容

(1) 対象等

- ・対象 : 全ての都道府県・市区町村（地方自治体数：1857）
（道路担当部局長宛依頼）
- ・調査期間：平成20年9月26日～10月15日

(2) 調査事項

(選択問) 道路構造令における柔軟規定への認識・適用状況

以下の選択式の質問にて、道路構造令の柔軟規定についての認識や適用状況を調査した。

①柔軟規定への認識

- 1) よく知っている
- 2) 存在は知っているが詳細は知らない
- 3) (ほとんど) 知らない

②柔軟規定の活用状況 (①で1) 又は2) と回答した場合)

- 1) 使っている
- 2) (ほとんど) 使っていない

③柔軟規定を活用していない場合の理由 (②で2) と回答した場合)

- 1) 適用の判断が難しい
- 2) 適用する必要性がない
- 3) その他

なお、同じ地方自治体でも、担当者によって道路構造令への理解や認識には差があり、また、整備事例によっても道路構造令上の位置づけについて検討した度合いは異なると考えられる。この点については、厳密な回答を求めると回収率が低下する懸念があること、本アンケートは大まかな傾向を掴むことを主眼とすること、の2点から、厳密な実績ではなく、認識レベルでの回答を依頼した。

(記述問) 道路構造令が支障となった事例、規定・運用の改善ニーズ

道路構造令の規定や運用上の課題を把握するため、以下の記述式の質問にて、道路構造令が、地域の実情に即した道路整備の支障となった事例や、改善へのニーズを調査した。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 当初の検討内容② 構造令の規定が原因で変更した点③ 支障となった構造令の規定④ ③の規定が支障になった理由、苦慮した点⑤ 構造令の規定・運用に対する自由意見 |
|--|

なお、⑤は、具体的な支障事例の有無に関わらず、道路構造令の規定面、運用面を問わない改善ニーズについて、自由意見として回答を依頼したものである。

2. 柔軟規定への認識等

(1) 柔軟規定の認識・適用状況

選択問に対しては、1712の地方自治体(47都道府県、1665市区町村)から回答が得られた。

①柔軟規定の認識

柔軟規定への認識について、「よく知っている」と回答した地方自治体はわずか2割であった。残りは、「存在は知っているが詳細は知らない」が6割、「(ほとんど)知らない」が2割であった。

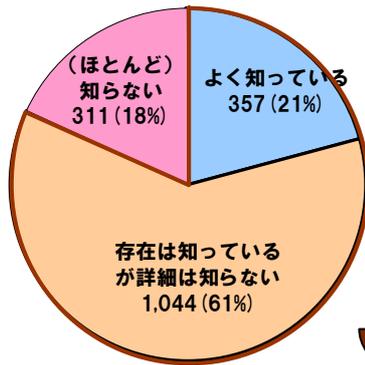
②柔軟規定の適用状況

柔軟規定の適用状況については、前問において「よく知っている」又は「存在は知っているが詳細は知らない」と回答した地方自治体のうち、

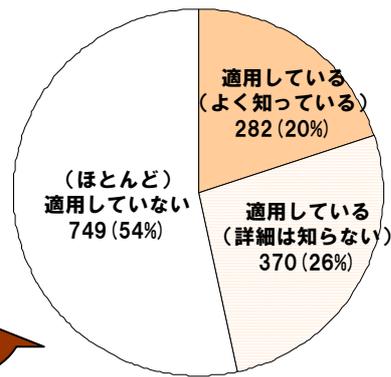
過半数が、柔軟規定を「(ほとんど) 適用していない」との結果となり、柔軟規定を認識している場合でも、多くが使われていない実態が明らかとなった。

これに前問で「(ほとんど) 知らない」と回答した地方自治体を加えると、6割を超える地方自治体が、柔軟規定を適用していないこととなる。

◆柔軟規定の認識



◆柔軟規定の適用状況

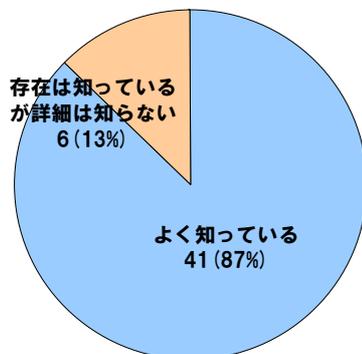


なお、適用していない理由としては、「適用する場合の判断が困難」が約5割となっており、柔軟規定についての運用上の悩みの存在を窺わせた。

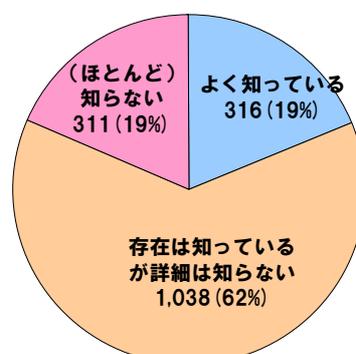
(2) 都道府県／市区町村の比較

回答を都道府県／市区町村に分けて集計した結果、「よく知っている」と回答した地方自治体は、都道府県では約9割に達するのに対し、市区町村では約2割にとどまり、認識度に大きな差があることが明らかとなった。

◆都道府県



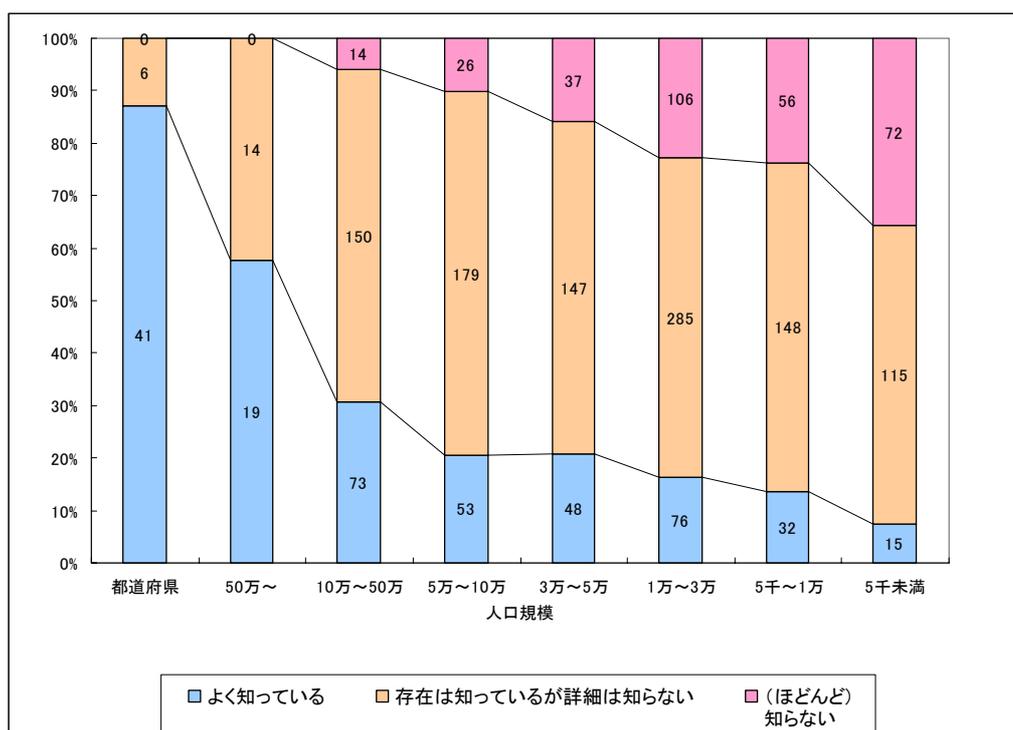
◆市区町村



(3) 人口規模による比較

市区町村について、さらに人口別に分けて集計したところ、人口規模の小さな地方自治体ほど、柔軟規定への認識度が低いことを顕著に示す結果となった。

これは、人口規模の小さい地方自治体ほど、道路事業そのものが少ない傾向にあることや、道路や公共事業を専門とする職員が少ないことなどが、一因となっていると考えられる。



◆柔軟規定の認識（人口規模別）

3. 支障事例・見直しニーズ

記述問については、511の地方自治体（43都道府県、468市区町村）から回答が得られた。

回答としては、事例に基づいた見直しニーズから規定横断的な全般的意見まで、約960の意見があったが、ここでは、道路構造令の規定との関係を基に、「運用上の悩み」、「規定の見直しに関する意見」、「誤解／混乱が窺える意見」、「その他の意見」の4つのカテゴリーに分類した。

その結果、意見としては「運用上の悩み」が最も多い結果となった。選択問においても、柔軟規定について「存在は知っているが詳細は知らない」や「適用する場合の判断が困難」との回答が多かったことと同様に、この

結果は、各地で、運用に課題を抱えている実態を示すものと考えられる。

これに次いで、道路構造令の規定自体についての見直しに関する意見が寄せられた。

各カテゴリーの意見の概要は以下のとおりである。

(1) 運用上の悩み

規定の解釈や柔軟規定の適用の判断に苦慮するとの意見、事例集や判断基準の明確化へのニーズ、設計上の悩みや関係機関協議に関する意見など、現行規定の範囲内での運用に関する意見である。

このような回答は、多くの地方自治体における、柔軟規定を使いたくても適用に踏み切れないジレンマや、裁量性の高い規定を使いこなす難しさなどを示すものと捉えることができる。

主な意見の概要を以下に示す。

①規定の解釈や判断の困難さ

一般的な言葉の解釈、やむを得ない場合の特例措置や小区間改築の特例などの柔軟規定の適用条件に関する判断、最小値のみが定められている規定において実際に採用する値の考え方など、幅広い運用が可能な規定について、適用にあたっての判断が困難とする意見である。

(例)

- ・「1.5メートルを標準とする」となっている場合、1.5メートル以外の幅員を説明するのが困難。
- ・「歩行者の交通量が多い」とする規定があいまいであり、歩道設置の検討に苦慮している。
- ・都市部及び地方部の区分けが道路管理者によって違う場合があり、お互い判断にあいまいな点がある。
- ・歩道等の設置については自由度があるが故に設置の判断や幅員にバラツキが多く、過大な歩道を設けてしまう要因になっていると考える。利用頻度が少ない場合でも、安全側の考え方で自歩道を設置することも多い。

②事例集・判断基準の明確化へのニーズ

規定の詳細化や、事例集・判断基準の明確化へのニーズを訴える意見である。①と同様、規定の適用に関する判断が困難との悩みに起因するものと考えられ、①と併せた意見も多く見受けられた。

(例)

- ・いわゆる「やむを得ない場合」の適用について、具体的な事例紹介や運用・

適用する場合の考え方について提示願いたい。

- ・「著しい支障」「小区間」「応急措置」の解釈について、適用範囲（著しい程度、区間長（概ね延長〇m）や、応急措置の意味（実施後、正規の整備が必要か）など）を明示していただきたい。

③その他設計上の悩み等

その他、個別の設計に関するものや、道路構造を決定するにあたって関係機関協議や合意形成の難しさ等に関する様々な意見が寄せられた。

（例）

- ・交差点の設計で、適切な右折車線の滞留長の確保に苦慮する。
- ・自転車道、歩道の設置において、「自転車、歩行者の交通量の多い」基準がどの程度なのか分からず、関係機関等への説明に苦慮する。

（２）規定の見直しに関する意見

現行の規定では対応が困難とする支障事例や改善ニーズに関する意見である。意見の9割は、以下に示す3点に集中している。これら以外については、残りの多くの規定に分散し、意見の集中は見られなかった。

①線形に関する規定

線形に関する規定について、地形や市街化等の状況から、道路構造令の規定によることが困難な場合があるとの事例や改善ニーズである。ここで線形に関する規定とは、勾配や曲線に関する諸規定であるが、このうち、特に曲線半径（第15条）及び縦断勾配（第20条）について、多くの意見が寄せられた。

事例としては、住宅地や山間部集落の生活道路など地域密着型の道路、道路の区分で言えば3種5級や4種4級の道路（以下、「小規模な道路」という。）について、現道が線形に関する規定を満たしていない場合に、当該道路の改築が困難であるとするものが多く見受けられた。記述式の自由回答の中で、そのような道路に関する意見であることが明示的に確認できたもののみで7割を占めている。

即ち、線形規定に関する多くの意見は、小規模な道路について、現状を少しでも改善したいとのニーズがありながら、諸規定に適合しないために、改築を行っていくとする悩みが存在することを示している。一方、幹線道路については、道路設計にあたり安全性等の観点が卓越すること

から、線形規定に対する改善ニーズが少なかったものと考えられる。

(例)

- ・市街地内の道路においては、直線区間が短く曲線に入る道路が多く設計速度 20km/h では曲線半径が大きくなることから、設計速度 10km/h 程度の曲線半径が必要。
- ・地形が急峻な山から海への急傾斜であり、集落内の道路については縦断勾配が柔軟規定の 12% でも厳しい。

②幅員に関する規定

歩道、自転車歩行者道、車道、路肩、植樹帯といった各構造要素の幅員規定に対する意見である。このうち8割が、歩道（第11条第3項及び第4項）及び自転車歩行者道（第10条の2第2項及び第3項）に関するものであった。

歩道や自転車歩行者道の幅員規定は、最小値を定めたものであり、最小値以上のどのような値を採用するかは各道路管理者の裁量に依っているが、一方で最小値未満の値について、ただし書き等の柔軟規定は設けられていない。この点について、柔軟化を求める意見が多く寄せられたものと考えられる（ただし、柔軟規定のうち、小区間改築の特例においては、歩道等の幅員も対象となっている。）。

(例)

- ・自歩道の幅員については 3m 以上、歩道については 2m 以上となっている。既存市街地や狭い既存歩道で 2m 未満の区間について、大幅な用地買収が難しいため、改築できずに苦慮している。2m 未満でもいいという記述を追加してほしい。

③その他道路の区分に関する規定等

その他の意見のうち、上記2点ほどの集中は見られなかったが、道路の区分（第3条）や設計基準交通量（第5条第2項）について、比較的多くの意見があった。

これらは、道路の区分のあり方、交通容量の考え方、計画交通量の設定方法など、構造基準の体系のあり方にも関係する論点と言える。

(例)

- ・極めて交通量が少ないなどの低規格な生活道路に適する新たな道路規格の

設定や緩和規定を追加願いたい。

- ・一律に設計基準交通量だけで車線数を決定するのではなく、地域の状況により柔軟に対応できるよう議論していただきたい。

(3) 誤解／混乱が窺える意見

道路構造令が支障となっているとの事例や改善ニーズのうち、柔軟規定を活用すること等より現行規定においても対応が可能と思われるものや、不正確な理解に基づくと思われる意見である。

①個別条文に関するもの

柔軟規定の適用により対応できる可能性のあるものや、その他の不正確な理解に基づくと思われる意見である。

(例)

- ・3種5級道路で整備した道路を、部分改良にあたり交通量調査を行った結果、3種4級の種級となった。このような場合でも、現道の3種5級で改良できる特例があれば都合が良い

(⇒ 実際には、1級下の級に区分できる特例規定がある。)

- ・歩道を設けない道路で歩行者や自転車の通行が予想される場合は、路肩の幅員を広くしたいが、 $W=0.75m$ に制限されているため、歩行者の通路が確保できない。路肩の幅員を緩和してもらいたい。

(⇒ 実際には、路肩幅員の規定は最小値であり、それ以上の値を採用することが可能である。)

②全般に関するもの

道路構造令の運用主体についての誤解や、道路構造令の適用対象についての誤解など、制度の性格全般に対する誤解や混乱が窺える意見も見受けられた。

(例)

- ・一定の基準を定めることは必要であるが、その運用は設計者に委ねた方が地域の実情に合った計画になるのではないか。
- ・道路構造令は、広い路線を対象として作成されているが、市町村道のような、あまり広くない路線についても記述願いたい。但し、ある程度広い許容範囲をもって記述ねがいたい。

(4) その他の意見

その他の意見としては、道路構造令とは別の基準等に対する意見や、柔軟に運用した事例報告等が見られた。

なお、上記(1)～(3)の意見の中で触れられているものも含め、柔軟性のある道路構造令のあり方を考えるにあたって重要と思われる意見を以下に示す。

①柔軟化への懸念

柔軟化により、逆に適切な整備が困難になりかねないとの懸念も寄せられた。

(例)

- ・安易な見直しによって、危険な道路が生み出される可能性が危惧される。
- ・道路構造令が設計根拠等となっている部分が多いため、柔軟性、裁量性がありすぎると地権者に対する用地必要範囲の説明が困難になる恐れがある。

②地方自治体の実情

運用上の悩みの原因として、責任ある判断が困難であるとする意見や、地方自治体の組織体制や検討体制に関する実情を訴える意見が寄せられた。

(例)

- ・地方が独自の基準で整備した場合に、構造上の問題等について責任等を問われないような、例外の適用基準をガイドライン等として示して欲しい。
- ・地方自治体が独自に研究し、基準を作ることは困難であるので、時代に即した改定を行いつつも、道路構造令は今後も必要である。

4. アンケート結果まとめ

以上のアンケートを踏まえ、道路構造令の運用実態として認識すべき事項を整理する。

(1) 趣旨が十分に認識されていない

柔軟規定の認識に関する調査において、「(ほとんど)知らない」、「詳細は知らない」と回答した地方自治体が8割に上る結果に対し、まずもって、道路構造令の趣旨が多く地方自治体において、十分に認識されていないものと受け止めるべきである。柔軟規定への十分な認識がない

まさに、道路構造令は画一的、硬直的との印象を抱いている地方自治体は少なからず存在するものと考えられる。

また、この傾向は、人口規模の小さな市町村ほど顕著であったことにも留意が必要である。

(2) 柔軟規定が十分に活用されていない

柔軟規定について「よく知っている」又は「存在は知っているが詳細は知らない」としつつも、適用状況について「(ほとんど) 適用していない」と回答した地方自治体について、その理由の過半数は、「適用する場合の判断が困難」とするものであった。

また、これを裏付けるように、記述問に対しても、柔軟規定の適用の判断、言葉の定義や解釈に悩む声のほか、より詳細な規定や判断基準の明確化を求める声が多く寄せられている。

これらの結果を踏まえ、多くの自治体において、柔軟規定について一応の認識がある場合であっても、十分に活用されるには至っていないものと認識すべきである。

(3) 多数の指摘のある規定の存在

一方、道路構造令の規定自体についても、小規模な道路における線形に関する規定、歩道等の幅員に関する規定等に対し、多くの意見が寄せられている。これらについては、見直しを含めた規定面の検討を行うにあたり、論点とすべきである。

Ⅲ. 改善策の方向性

アンケート結果を踏まえると、改善策としては、まずもって道路構造令の趣旨について周知徹底を図るとともに、柔軟規定の適切な活用を促進するための、運用面の取組を行うべきである。

また、規定面においても、指摘が多かったものについて、安全性や社会的要請に配慮しつつ、規定の見直しを行う必要性がないか、検討すべきである。

1. 運用面での取組

(1) 趣旨の周知と意識改革

①周知すべき内容

1) 道路構造令の基本的性格について

道路構造令は、最小限保持すべき基準として、定量的な規定は線形や幅員など限定的であること、地域の実情に応じた道路整備が可能となるよう多くの柔軟規定が盛り込まれていること、構造物や工作物については性能規定や定性的規定となっていること、といった道路構造令の基本的性格について、周知を徹底すべきである。

なお、例えば橋やトンネルといった構造物等について、法令とは別に国が技術基準を定め、通達として発出しているものもあるが、これらは全て国道に関する基準であり、都道府県道や市町村道に関して拘束力を持つものではない点についても、改めて周知を徹底すべきであろう。

2) 自立的運用について

また、道路構造令の幅広い規定の運用は、各道路管理者の裁量による点を周知することも重要である。柔軟規定に対する認識があつたとしても、各道路管理者に、自らの裁量と責任により自立的に運用する意識がなければ、制度の趣旨は活かされない。

アンケートにおいては、規定の柔軟性を求める回答が多く見られる一方で、自らの判断で柔軟規定を適用することは困難とし、規定の詳細な判断基準を求める意見や、判断に伴う責任を避けたいとする意見も多く見られた。今後、地域の実情に即した道路整備を促進するため

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、各道路管理者の意識改革を図ることも重要である。

②周知の対象

アンケート結果によると、道路構造令の趣旨が十分に理解されていない傾向は、特に人口規模の小さな市区町村になるほど顕著であるため、周知内容が、これらの市区町村に着実に浸透するよう留意すべきである。

一方、道路構造を決定する主体はあくまで各道路管理者である点について、国と地方自治体の双方が理解していることが重要であることや、様々な場を通じて地方自治体への浸透を図る観点から、趣旨の周知は、国の職員においても徹底すべきである。

(2) 柔軟規定の活用促進

①検討にあたっての現状認識 —活用促進策の必要性—

規定の柔軟性を求めつつ、他方で独自の判断は避けたいとする意見が多く見られたことに対し、その原因を、地方自治体の姿勢のみに求めることは適切ではない。アンケートの回答には、都道府県レベルからの意見も含め、独自の判断を支える検討体制を地方自治体が持つのは困難との声も寄せられたが、これが多くの地方自治体の切実な実情であると捉えるべきである。

即ち、道路構造令の高い裁量性と、地方自治体の組織体制等の実情との間に、乖離があると認識すべきである。道路構造令においては、柔軟規定等の幅広い規定の運用は地方自治体の裁量と責任に委ねられているのに対し、実際に運用する地方自治体側からすれば、そのような高い裁量性に基づいた独自の判断は、それを裏付けるための組織体制や検討体制の面からも困難である、という構図になっていると考えられる。

このことは、柔軟性を備えた制度であるはずの道路構造令が、その高い裁量性の故に、画一的と捉えられる逆説的な結果をもたらしている可能性を示唆している。例えば、標準値が定められた規定においては、当該標準値の前後のどのような値を採用するかは道路管理者の判断であるが、実際に採用される値は、判断を避けるために、当該標準値に集中する傾向があると考えられ、そのことが、画一的と捉えられることに繋がっている可能性もある。

このようなことを踏まえると、道路構造令の適切な運用を促進するためには、前項で述べた趣旨の周知や意識改革だけでなく、柔軟規定の活用を促進するための取組を、併せて行うことが必要である。自立的運用は、一方で厳しい説明責任を伴うことも事実であり、意識改革と共に、その部分に対する配慮も必要であろう。

②活用促進のための取組

以上の現状認識を踏まえつつ、取り組むべき活用促進策を以下に挙げる。

1) 事例の共有

柔軟規定等の適用にあたっての自立的判断の参考となるよう、以下のような運用事例や工夫事例を共有し、各道路管理者が相互に参照できる仕組みを構築することは効果的と考えられる。

・柔軟規定等の適用事例

「やむを得ない場合」の特例規定を適用した事例や、最小値が定められた規定に関し最小値を上回る値を採用した事例等を共有できるようにする。また、その際には、それぞれどのようなケースを「やむを得ない場合」と判断したのか、どのような根拠に基づいて値を設定したのか、といった考え方についても併せて示すことが重要である。

・運用に関するローカルルールの策定事例

裁量性の高い規定を運用するにあたり、地方自治体が独自の判断基準（ローカルルール）を定めている場合に、それらのローカルルールを他の道路管理者等が参照できるようにする。

・工夫事例

必要な道路の機能を確保するための、規定の運用における工夫事例についても、積極的に共有を図るべきである。例えば、1.5車線の道路整備は、道路構造令の柔軟規定を複合的に活用しながら、トータルとして、全てを2車線で整備するのではなく、1車線の整備や待避所の設置などを組み合わせた道路整備を行う運用上の工夫事例である。1.5車線の道路整備に限らず、このような事例についても、積極的に情報共有を図るべきである。

- ・運用に関する指針の策定

当初高知県において検討、考案された1.5車線の道路整備が、国からも周知を図ったことにより全国的な拡がりを持つに至った経緯を踏まえると、1.5車線の道路整備、小区間改築の特例のような、適用ニーズが多いと考えられる事例や規定については、事例の共有だけでなく、運用に関する指針を策定することも効果的である。

2) 技術的サポート

道路構造令の運用に関する悩みや、ローカルルール策定などについて、事例や知見の蓄積のある国が、地方自治体からの相談に積極的に応じることが求められる。高度な案件については、国の研究機関も含め対応することも考えられる。

また、研修制度の活用や、講師派遣などの要請への対応など、地方自治体の担当者やコンサルタント等の能力研鑽のニーズに対しても、積極的に応じることが考えられる。

3) 実態把握の継続

本委員会において、初めての取組として全ての地方自治体を対象としたアンケート調査を実施し、地方自治体から見た道路構造令の課題や運用上の悩みを抽出したところである。このような取組は、質問項目や手法のブラッシュアップを図りながら、必要に応じて今後も実施すべきである。

また、技術的サポートにおいて相談のあった内容を集約する等、他の取組の実施と併せて、効率的に地方自治体の悩みを把握することも考えられる。

③取組上の留意事項

以上のような運用面の取組にあたっては、以下に留意する必要がある。

1) 新たな拘束とならないように

事例共有等の取組を行うにあたっては、取組がかえって柔軟な運用を縛ることにならないよう、例えば、以下のような形で実施することも考えられる。

- ・情報の流れが国から地方自治体への一方向に偏ることなく、国と地方自治体間並びに地方自治体間相互で活用できる仕組みとすべきである。そのためには、事例共有のための枠組みを、国と地方

自治体が共同で構築することも考えられる。共有すべき事例は、幹線道路中心の国の整備事例よりも、むしろ小規模な道路を含む地方自治体の事例であることから、国と地方自治体との協働は重要であろう。

- ・ 指針等を策定するに際しては、当該指針が拘束力を持つものではなく、道路整備にあたっての最終的な判断はあくまで道路管理者の裁量と責任によることを明記すべきである。

2) 多様な道路整備を阻害することのないように

柔軟規定を適切に活用することは、ただし書きや特例値の適用を原則化することではない。

道路の計画・設計にあたっては、各道路管理者が、まず地域の状況に即してどのような道路を整備するのかを検討し、その結果を踏まえて、道路構造令をどのように適用するのか判断すべきである。ただし書きや特例規定の適用が原則化すると、地域に即した道路のあり方を十分に踏まえることなく、かえって柔軟規定に拘束され、地域にとって必要な機能を満足する道路整備が損なわれる可能性があることに留意すべきである。

例えば、事例共有にあたり、柔軟規定適用に至った考え方や留意事項を示すことや、コンパクトに道路整備を行った事例だけでなく、シンボル性の高い広幅員の整備を行った事例などを含めること等も重要と考えられる。

3) 対等関係の徹底

「周知と意識改革」においても述べたとおり、技術的サポートを行う際には、相談を行う側も受ける側も、道路構造を決定する主体は、あくまで各道路管理者である点についての理解が徹底されていなければならない。相談は、あくまで対等の関係に基づき、拘束力のないアドバイスとして行われるべきであり、国や都道府県が「お墨付き」を与えるような格好にならないよう留意すべきである。

2. 規定面での取組

(1) 小規模な道路の線形に関する規定

アンケートにおいて指摘が多かった小規模な道路の線形に関する規定

については、以下のような観点から、検討を行うべきである。

- ① 線形は、自動車走行等の安全性にも関わる問題であるため、専門的見地からの検証も行いつつ、現行規定が最小限保持すべき基準として適切かという観点から、検討を行うことが重要である。
- ② 線形に関する規定の支障事例は、特に現道の改築に関する場合に集中しており、これらの多くは、身近な道路を少しでも改善したいとのニーズがありながら、線形に関する諸規定に適合しないために改築が困難、との指摘であると考えられる。このような状況は、小区間改築の特例が想定しているケースであり、現行の柔軟規定の適用により解決できるものも多いと考えられる。したがって、そのような運用面での改善の可能性についても検討すべきである。
- ③ また、小規模な道路の中でも、ある程度広い範囲の交通を担うものと、専ら地区内交通を担うものとは、採るべき対応が異なることも考えられる。そのため、どのような性格の道路において課題が顕著なのかを踏まえることも重要である。

(2) 歩道等の幅員に関する規定

道路構造令においては、歩道の幅員については2メートル、自転車歩行者道の幅員については、3メートルの最小値が規定されているが、この点について、規定の柔軟化を求める意見が寄せられた。

一方で、歩道や自転車歩行者道に関する規定は、高齢社会やバリアフリー化への対応などの社会的要請を踏まえて、これまでむしろ充実を図ってきた規定である。

歩道等の幅員に関する規定については、このような柔軟化を求める意見と、歩道等の充実に対する社会的要請との両者を念頭におきつつ、以下のような点を踏まえて検討を行うことが必要である。

- ① 社会的にも歩行者空間や自転車走行環境の充実が要請される中で、見直しにより、各道路管理者がかえって必要な幅員を確保しにくくなることのないよう、十分に配慮すべきである。規定の適用にあたって実際に採用される値は、規定された標準値や最小値に偏る傾向がある点に留意が必要である。
- ② また、自転車は、近年、環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景にその利用ニーズが高まっている一方で、特に歩行者と自転車の交通事故が急増している。検討にあたっては、こ

のような自転車を巡る今日的課題も踏まえて、自歩道等の幅員のみならず、自転車レーン等も含めた自転車走行環境のあり方からも広く検討を加えるべきである。

- ③ 歩道等の幅員に多くの意見が寄せられた背景として、沿道の状況等により、規定を満たすには非常に長い期間や多くの予算を要することから、規定を満たさない形であっても、少しでも現状を改善するためにできる範囲で整備を行い、早期の歩道設置へのニーズに応えたい、とのケースも存在すると考えられる。

この点については、線形に関する規定と同様、小区間改築の特例を適用することにより対応できる可能性もあり、そのような運用面での改善策についても検討すべきである。

(3) その他道路の区分等

その他の事項のうち意見の多かった道路の区分や交通容量に関する規定については、制度の体系や骨格に関わるものであり、以下を踏まえつつ、学術的知見の蓄積も含め、中長期的に検討を行う必要がある。

- ① 道路の区分についての現行規定は、大まかな地域特性や道路の種類以外は、計画交通量が大きな決定要素となっているが、検討にあたっては、道路に求められる様々な機能やサービスレベル等をどのように反映させるかといった観点も重要である。
- ② 交通容量（設計基準交通量）に関する規定については、ただし書き等の柔軟規定が設けられていないため、必ずしも体系論に遡らずに、現行の枠組みの中で柔軟性を付与することの可能性についても、検討する余地があると考えられる。
- ③ 道路区分についての意見には、小規模な道路について、更に下位の区分を設けた上で、諸基準を緩和してほしいとの意見も見られた。これらの意見は、線形に関する意見とも重なるものであり、小規模な道路に関し柔軟化する余地があるかという観点から、併せて検討することも必要と考えられる。

3. 改善策の検討にあたって

本提言は、柔軟性のある道路構造令のあり方という観点から、アンケート結果を踏まえつつ、運用面、規定面を問わない改善点の方向性を検討し、とりまとめたものである。

もとより、道路整備を巡るニーズは近年多様化しており、それらの中には、提言において触れた分野と関係するものも多い。例えば、自転車走行環境や歩行者空間の充実、オープンカフェ等快適な道路空間利用へのニーズ、防災機能や美しい景観形成、更にはこれらを受けた道路空間再構築への要請といった、道路空間に対する今日的要請に対しても、道路構造令は柔軟に対応できるものである必要がある。

今後、本提言を踏まえて改善策を検討するにあたっては、このような点も十分踏まえた上で、適切な施策展開を図ることが重要であり、そのような過程を経て、我が国の道路空間が、より快適で、地域の個性に即した活力あるものとなることを期待するものである。

IV. 検討経緯

第1回検討委員会 平成20年9月24日(水)

- 1) 委員会設置要綱等について
- 2) 道路構造令の概要
- 3) 道路構造令に関する指摘
- 4) 検討方針及びスケジュール
- 5) 地方公共団体へのアンケート

地方自治体へのアンケート調査 平成20年9月26日～10月15日

- ・道路構造令の柔軟規定への認識と適用状況
- ・道路構造令が地域の実情に応じた道路整備の支障となった事例

第2回検討委員会 平成20年11月4日(火)

- 1) 地方公共団体へのアンケート結果の概要
- 2) 今後の対応方策の方向性

第3回検討委員会 平成20年12月26日(金)

- 1) アンケート結果の地域別等の分析結果
- 2) 柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会 提言(案)

(参考資料)アンケート結果概要

○ 柔軟規定についての認識・適用状況

- ・全体／都道府県／市区町村別集計結果

○ 道路構造令に関する事例・改善ニーズ

- ・支障事例・見直しニーズの集計結果概要

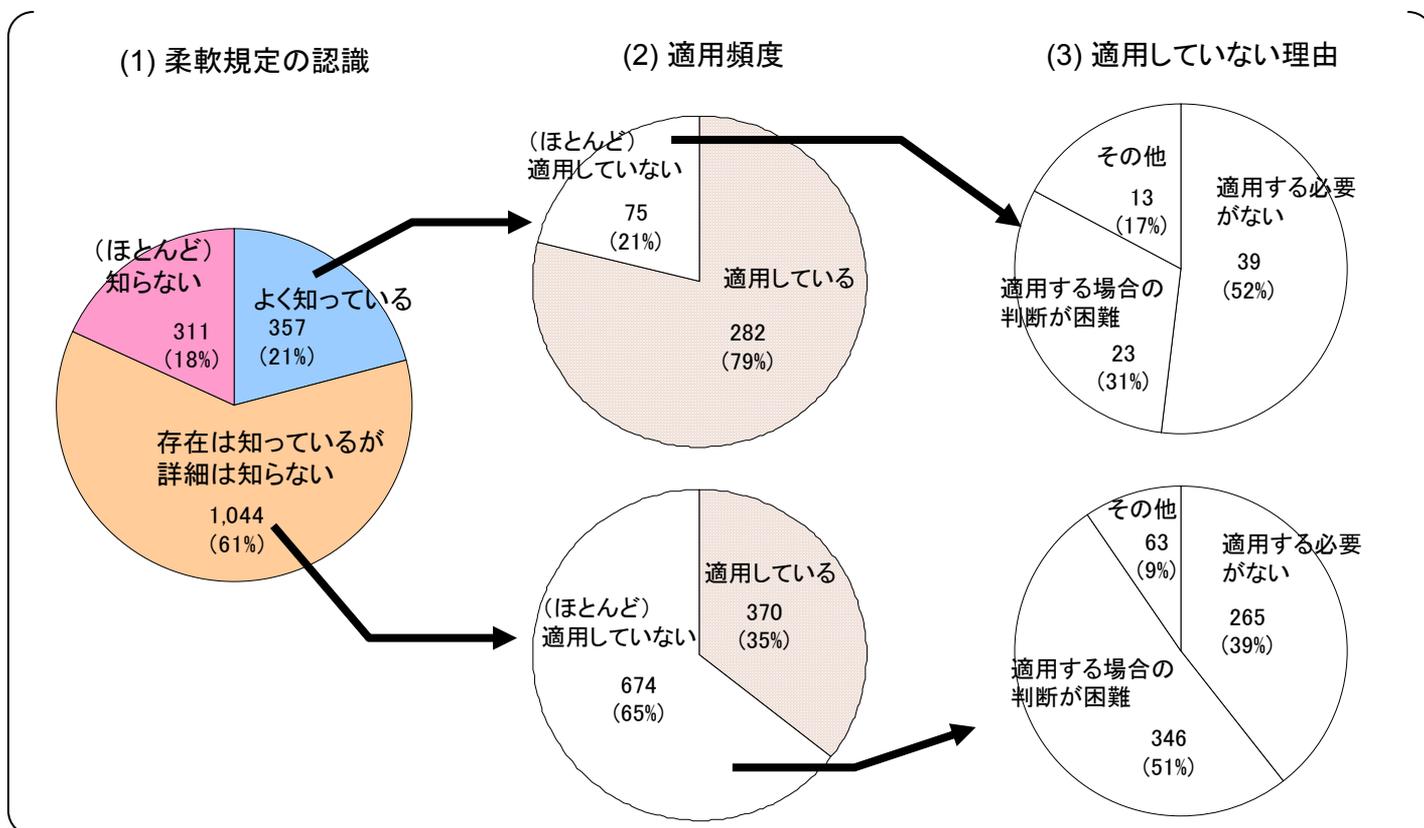
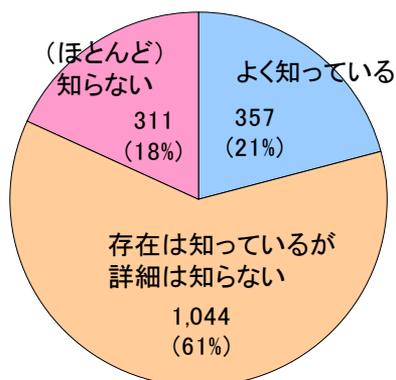
- ・規定の見直しに関する意見集計結果概要

- ・道路構造令に関する事例・改善ニーズ(抜粋)

柔軟規定についての認識・適用状況 <様式2 関連>

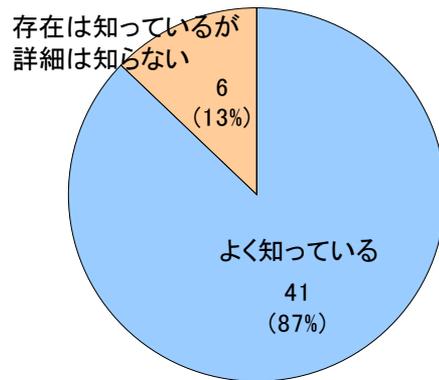
集計結果(全地方自治体)

柔軟規定について		よく知っている	存在は知っているが 詳細は知らない	(ほとんど) 知らない	計
適用している		282	370	311	652
(ほとんど) 適用していない	適用する 必要がない	39	265		304
	適用する場合の 判断が困難	23	346		369
	その他	13	63		76
合計		357	1,044	311	1,712

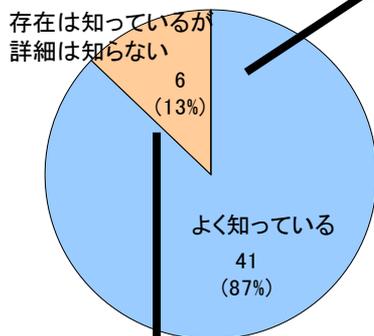


集計結果(都道府県)

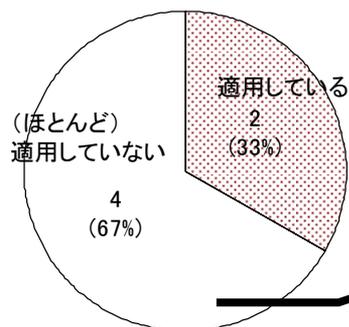
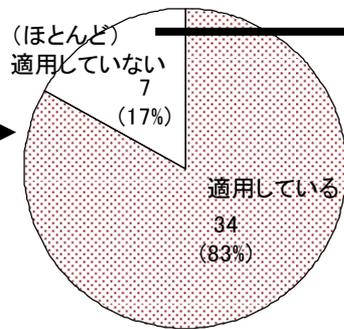
柔軟規定について		よく知っている	存在は知っているが 詳細は知らない	(ほとんど) 知らない	計
適用している		34	2		36
(ほとんど) 適用していない	適用する 必要がない	1	1	0	2
	適用する場合の 判断が困難	6	3		9
	その他	0	0		0
合計		41	6	0	47



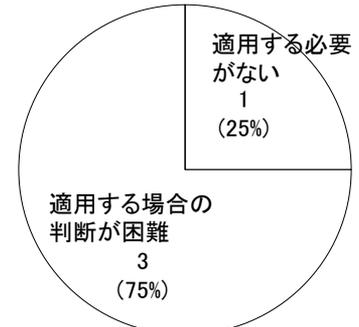
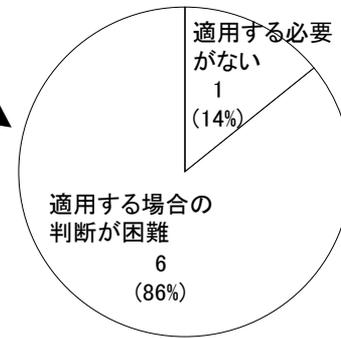
(1) 柔軟規定の認識



(2) 適用頻度

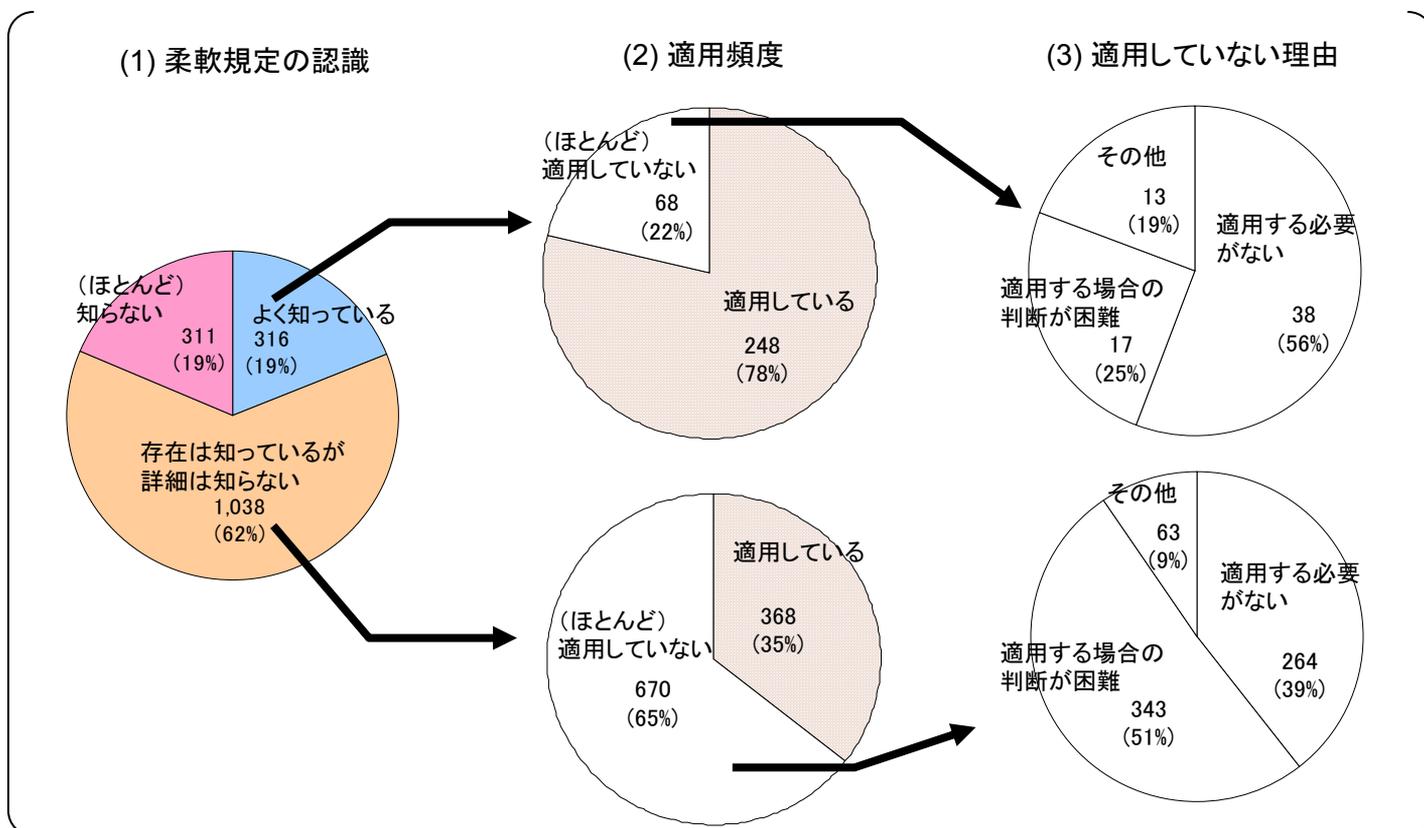
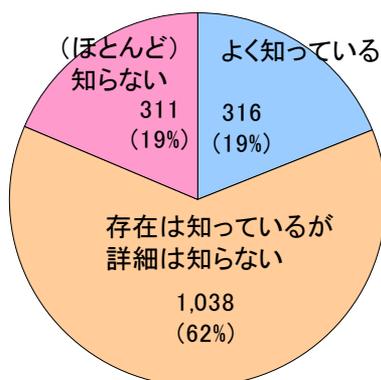


(3) 適用していない理由



集計結果(市区町村)

柔軟規定について		よく知っている	存在は知っているが 詳細は知らない	(ほとんど) 知らない	計
適用している		248	368	311	616
(ほとんど) 適用していない	適用する 必要がない	38	264		302
	適用する場合の 判断が困難	17	343		360
	その他	13	63		76
合計		316	1,038	311	1,665



道路構造令に関する事例・改善ニーズ <様式1 関連>

支障事例・見直しニーズの集計結果概要

分類	意見数
(1)運用上の悩み	491
(2)規定の見直しに関する意見	294
(3)誤解／混乱が窺える意見	59
(4)その他の意見	119
合計	963

→ 規定の見直しに関する意見集計結果概要

分類	意見数
(1)線形に関する規定	127(90)
第20条	縦断勾配 53(40)
第15条	曲線半径 30(22)
第18条	緩和区間(設置、長さ) 12(10)
第17条	曲線部の拡幅 10(4)
その他	曲線部の片勾配、視距、縦断曲線半径、 合成勾配 等 22(14)
(2)幅員に関する規定	112
第11条第3項、第4項	歩道幅員 59
第10条の2第2項、第3項	自転車歩行者道幅員 31
第5条第4項	車線幅員 8
第5条第5項	小規模道路の幅員 8
その他	路肩、植樹帯、自転車道幅員等 6
(3)その他	55
第3条第2項	道路の区分 11
第5条第2項	設計基準交通量 13
第12条	建築限界 6
第38条	小区間改築の場合の特例 6
その他	設計車両、小型道路、平面交差、鉄道との 交差 等 19
合計	294

()内は小規模な道路に関する意見であることが確認できたもの

道路構造令に関する事例・改善ニーズ（抜粋）

（１）運用上の悩み ―事例・改善ニーズの具体例―

○柔軟規定の適用判断

- ・ 特例として、「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」と記載されていますが、具体的に記載されていないので判断が難しいため、適用しにくい。【町】
- ・ 「(植樹帯は) 1. 5メートルを標準とする」となっている場合、1. 5メートル以外の幅員を説明するのが困難【市】
- ・ 特例で1級下の級に区分できるとあるが、その適用方法が不明確である。【市】
- ・ 事業化に際し、本路線が「ただし書き」の部分に該当しないという説明に苦慮した。【市】
- ・ 縮小規定が出来て地域の状況に即した道路整備が行えるようになってきた半面、構造令の文書があいまいな表現となり、どの値を採用して良いのか判断に苦慮している。【町】
- ・ 地域住民に対する歩道整備方針の説明において、片側歩道では公平性の観点で説明しにくい。【区】
- ・ 歩道や自転車道等の設置については地域状況を踏まえ自由度があるが故に設置の判断（両側、片側）や幅員にバラツキが多く、過大な歩道を設けてしまう要因になっていると考える。利用頻度が非常に少ないケースでも利用者はあるとのことで安全側の考え方で自歩道を設置することが多い。【都道府県】

○言葉の定義・解釈

- ・ 地方部／都市部について、土地利用・立地状況や関連計画・規制との関係を明確化してほしい【都道府県】
- ・ 都市部及び地方部の区分けが道路管理者によって違う場合があり、お互い判断にあいまいな点がある。【市】
- ・ 「歩行者の交通量が多い」とする規定があいまいであり、歩道設置の検討に苦慮している。【都道府県】
- ・ 自転車道、歩道の設置において、「自転車、歩行者の交通量の多い」基準がどの程度なのか分からず、関係機関等への説明に苦慮する。【市】
- ・ 路肩の定義が分かりにくい（歩行者・自転車、車両の通行部分としての解釈）【市】

○詳細な規定化・判断基準への要望

- ・ 道路構造令に○m以上と規定されている部分について、その運用の方向性を示されたい。【都道府県】

- ・ いわゆる「やむを得ない場合」の適用について、具体的な事例紹介や運用・適用する場合の考え方について提示願いたい。【市】
- ・ 「著しい支障」「小区間」「応急措置」の解釈について、適用範囲（著しい程度、区間長（おおむね延長何m）や、応急措置の意味（実施後、正規の整備が必要か）など）を明示して頂きたい。【都道府県】
- ・ 緩和措置も「特別の理由」が判別しづらい場合があるため、わかりやすく細分化された道路構造令の洗練をお願いしたい。【市】
- ・ 計画交通量の定め方について、一定の手続きを定めるなどの運用の改善を希望。【市】

○その他

- ・ 地域の実情に合わせて、自治体の対応が要求される場合があり柔軟な対応が出来るように、規定を運用できることを望む。【市】
- ・ 4種2級程度の道路に植樹帯を設けるのであれば、その分歩行空間に活用したい。【市】
- ・ 移動不可能な構造物等があり一部幅員を確保できない部分が発生した。【村】
- ・ 構造令に定められている車道及び歩道の幅員が地権者との交渉の中で認められないケースが多い。【市】
- ・ 交差点の設計で、適切な右折車線の滞留長の確保に苦慮する。【市】
- ・ 交差点取り付け部の緩勾配の設定に苦慮する。【市】

（2） 規定の見直しに関するもの

○線形

- ・ 市街地内の道路においては、直線区間が短く曲線に入る道路が多く、設計速度20km/hでは曲線半径が大きくなることから、設計速度10km/h程度の曲線半径が必要。【市】
- ・ 曲線半径について、滑り止め舗装の設置等を条件に、より小さい数値で設計できるように改定されたい。【市】
- ・ 現道の縦断勾配が最大18%程度の箇所があり、用地の制約及び埋設物の影響で特に切下げが困難であった。【村】
- ・ 第3種第5級の道路の場合道路縦断勾配は特例値を用いても最急勾配12パーセントとなり、本町のような急峻な地形で起点、終点が集落間で決まっているような場合12パーセントを超え無駄に路線延長を延ばす必要があり現道拡幅できず机上の段階で計画を断念した。【町】
- ・ 連続した曲線の部分について、曲線と曲線間の緩和区間について用地の関係上、規定の長さを確保できなかった。【市】

○歩道幅員

- ・ 自転車歩行者道の幅員については3 m以上、歩道については2 m以上となっている。既存市街地や狭い既存歩道で2 m未満の区間について、大幅な用地買収が難しいため、改築できずに苦慮している。そこで、2 m未満でもいいという記述を追加してほしい。【都道府県】
- ・ 歩行者同士がすれ違い可能な幅員で、数十メートル毎に車椅子同士でもすれ違いが可能な箇所を設置する方法も考えられる。【都道府県】
- ・ 自転車通行歩行者道の幅員確保が推進されているが、道路標識や道路照明の幅を加えて幅員設定を行うため、用地買収や断面変更時（停車帯縮小により歩道拡幅等）に過剰ではないかとの意見が出ることもある【市】
- ・ 地域にとって通学路であるが歩道がない路線は数多いが、道路構造令の規定では、2メートル以上とあり、地域からはそこまで広くなくてもいいから歩道を整備してほしいという要望も出ているが整備できない状況にある。【村】

○道路区分・設計基準交通量等（体系論）

- ・ 極めて交通量が少ないなどの低規格な生活道路に適する新たな道路規格の設定や緩和規定を追加願いたい。【市】
- ・ 車線数を『設計基準交通量』のみで定めていることが実状に即していない。沿道条件や計画交通量等に応じた指標から算定することがのぞましい。【市】
- ・ 1日当たりの設計基準交通量の緩和等の検討してほしい。【市】
- ・ 計画交通量が設計基準交通量を上回った場合でも、その割合が少ない場合には、当該路線の性格やサービス水準等を勘案したうえで、2車線での整備も可能となるようにしていただきたい。【都道府県】

○その他

- ・ 植樹帯について、周辺に樹木の多く存在するエリアに関しては管理コスト面などより積極的に不要としてもよいと思う。【市】
- ・ 小區間改築は、道路の交通に著しい支障がある、交通安全の保持に著しい支障がある場合の特例規定であるが、地形の状況や経済性の観点からの規定も追加してほしい。【都道府県】
- ・ 小區間改築の特例規定を用いる場合、「応急措置」であることが前提となっているが、道路管理者の判断でこの範囲を広げられるようにしてはどうか。【都道府県】
- ・ 当該路線は大型車規制がかかっており、さらにその路線の先で3.5mの高さ規制がされているので大型車はあまり通行しないといえるが、建築限界が縮小できる条件と整合せず、従来どおりの建築限界4.5mで設計を行わざるを得なかった。【市】

(3) 誤解／混乱が窺えるもの

○個別条文への誤解/混乱が窺えるもの

- ・ 3種5級道路で整備した道路を、部分改良にあたり交通量調査を行なった結果3種4級の種級となった。このような場合でも、現道の3種5級で改良できる特例があれば都合が良い【市】
- ・ 当村のような山間地域においては、幅員5.0mの道路を建設して行くことは不可能ではないが、膨大な費用が必要。【村】
- ・ 植樹帯の幅1.5mは広く用地確保の面からも理解を得るのに困難を要した。【市】
- ・ 令第11条1項の歩道の規定において第3種5級の道路については、歩道の設置を除外されているが、「第5級を除く」を削除したほうがよい。【町】
- ・ 冬期間の除雪に支障となるために、歩車道境界ブロック、防護柵等を設置しないで、幅広路肩で歩道とできないか。【町】
- ・ 歩道を設けない道路で歩行者や自転車の通行が予想される場合は、路肩の幅員を広くしたいが $W=0.75m$ に制限されているため、歩行者の通路が確保できない。路肩の幅員を緩和してもらいたい。【市】
- ・ 区道は4種道路が多く、狭い幅員の中で歩道幅員を広げようと、路肩の省略などを行いたい場合がある。しかし、道路構造令では4種道路は0.5mの路肩を設けることになっており、省略できる幅員の記載がないため、路肩の省略が行えず、歩道幅員を広げることができない。【区】

○その他全般についての誤解/混乱が窺えるもの

- ・ 一定の基準を定めることは必要であるが、その運用は設計者に委ねた方が地域の実情に合った計画になるのではないか。【市】
- ・ 構造令は広い路線を対象として作成されているが、市町村道のような広くない路線についても記述願いたい。ただし、ある程度の許容範囲をもって記述願いたい。【市】
- ・ 現況道路を整備する場合、道路規格は計画交通量等によって規格をあげることがあっても、現状に比して下げることは通常では考えられない。【市】

(4) その他の意見 / 着目すべき意見

○柔軟化への懸念

- ・ 構造令の安易な見直しによって、危険な道路が生み出される可能性が危惧される。【市】
- ・ 道路構造令が設計根拠等となっている部分が多いため、柔軟性、裁量性がありすぎると地権者に対する用地必要範囲の説明が困難になる恐れがある。【市】

○自治体の実情と基準のニーズ

- ・ 弾力的運用を適用する際には、道路管理者の責務（管理瑕疵等）が増えるので、道路構造令の改訂にあたっては慎重な表現とすべきと考える。【都道府県】
- ・ 地方が独自の基準で整備した場合の、構造上の問題責任を問われた場合を考えると、道路構造令を摘要するしかない。【市】
- ・ 地方自治体が独自に研究し、基準を作ることは困難であるので、時代に即した改定を行いつつも、道路構造令は今後も必要である。【市】
- ・ 地方自治体において独自にデータ収集、分析等を行うことは困難であることから、国やその関係諸機関において引続き研究等を行うとともに、その結果を地方に示し、地方が判断する仕組みを構築することが必要と考えます。【都道府県】

○その他

- ・ 道路構造令の規定の見直しというより、運用関係で国、県、市の連携と協議方法等の改善を考慮してほしい。【市】
- ・ 道路構造令の緩和規定及び弾力的運用を適用する場合、補助事業としての採択の可否について運用を明確にしてほしい。【都道府県】
- ・ 道路構造令の規定があたかも過大な道路設計の原因と批判されているのは、道路構造令の周知・運用の仕方に課題があると考えます。【都道府県】