

# 道路構造令に関する 地方自治体へのアンケート結果

---

1. アンケート実施概要
2. 柔軟規定への認識等
3. 支障事例・改善ニーズ
  - 1) 運用上の悩み
  - 2) 規定の見直しに関する意見
  - 3) 誤解や混乱が窺える指摘・ニーズ
  - 4) その他の意見
4. アンケート結果のまとめ

# 1. アンケート実施概要

- 全ての地方自治体(1857団体)<sup>※1</sup>を対象として、平成20年9月26日～10月15日に実施。
- 「道路構造令の柔軟規定への認識と適用状況<sup>※2</sup>」、「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」について調査を実施（参考資料:アンケート実施要綱）

(※1:道路関係部局長宛依頼 ※2:厳密な整備実績ではなく認識レベルでの回答を依頼)

## 道路構造令における柔軟規定について <選択式>

- (1) 認知度
  - 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) 適用頻度
  - ①適用している
  - ②(ほとんど)適用していない
- (3) 適用していない場合、その理由
  - ①適用する場合の判断が困難
  - ②適用する必要性がない
  - ③その他

⇒ 1710団体より回答

## 道路構造令が支障となった事例、及び 規定・運用の見直しニーズ <記述式>

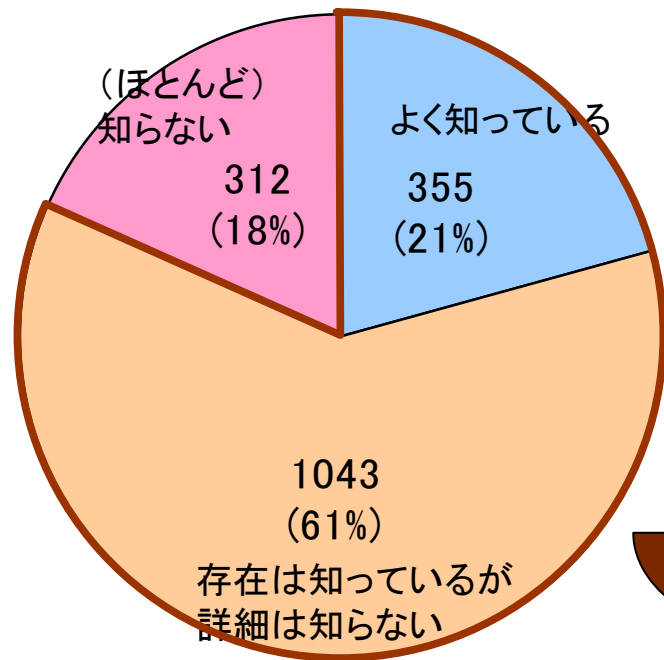
- (1) 当初の検討内容
- (2) 構造令の規定が原因で変更した点
- (3) 支障となった構造令の規定
- (4) (3)の規定が支障になった理由、苦慮した点
- (5) 構造令の規定・運用に対する自由意見

⇒ 511団体より回答  
(約960の意見に整理)

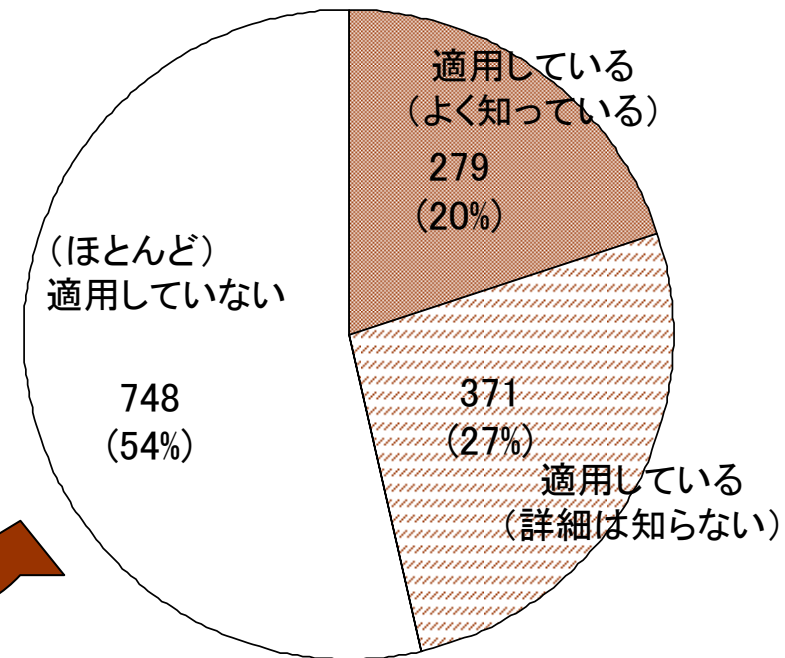
## 2. 道路構造令の柔軟規定の認識・適用状況

### 1) 集計結果(総括)

#### ◆ 柔軟規定の認識

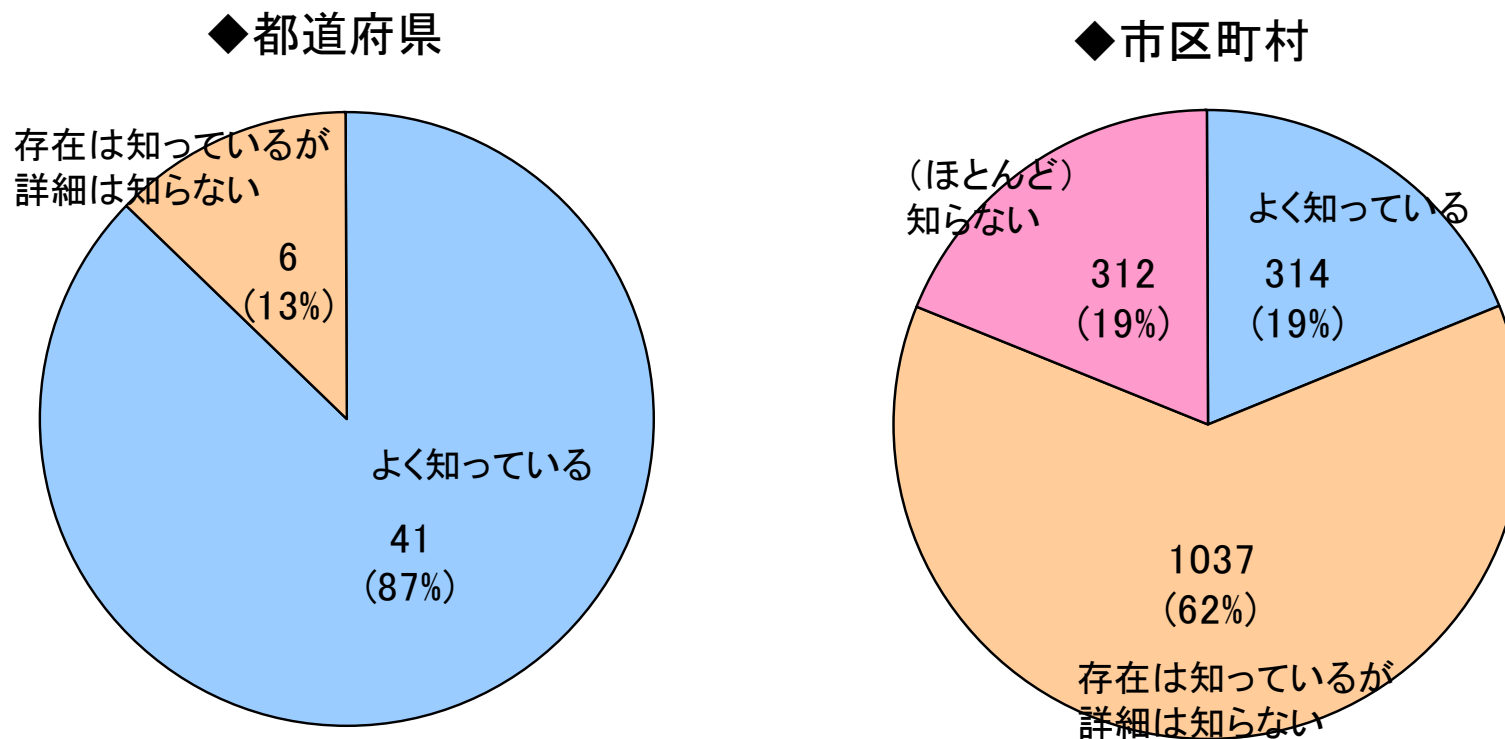


#### ◆ 柔軟規定の適用状況



- 「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高いとは言えない
- 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いのではないか

## 2) 都道府県／市区町村別



○ 柔軟規定の認識・理解があるとしている割合は、  
都道府県:約9割、市区町村:2割弱  
であり、認識度等に大きな差

### 3. 支障事例・改善ニーズ

#### 0) 概要

##### 運用上の悩み

- ・規定の解釈や柔軟規定の適用等への悩み
- ・事例集・判断基準の明確化へのニーズ
- ・その他設計上の悩み等

##### 規定の見直しに関する意見

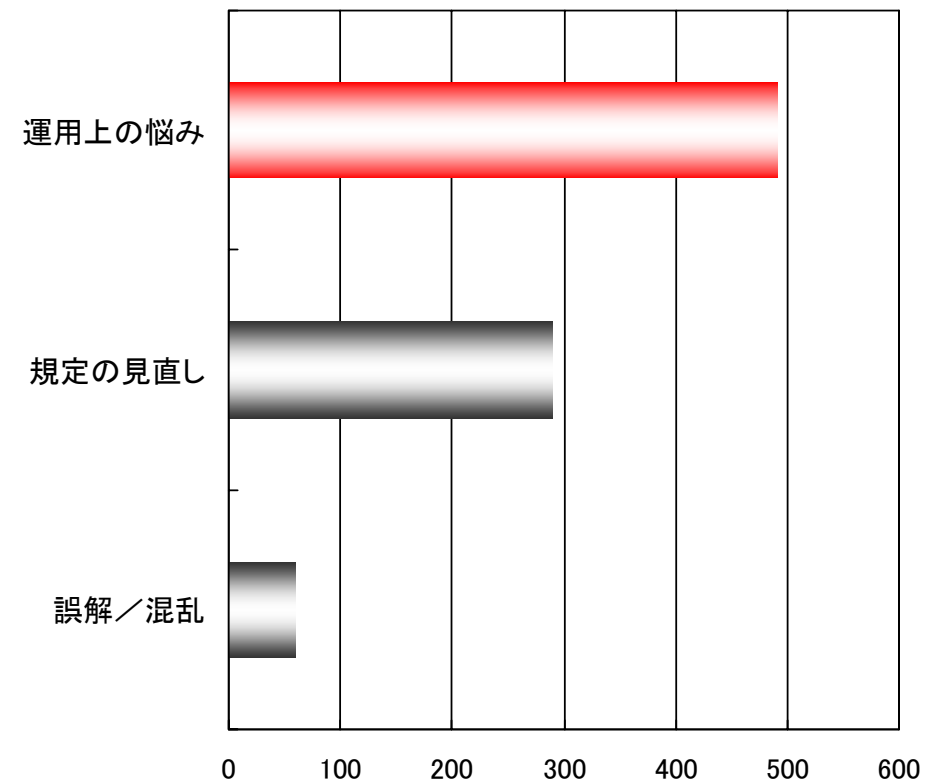
- ・現行規定では対応困難と思われる事例やニーズ

##### 誤解／混乱が窺える意見

- ・現行規定でも対応可能と思われる事例やニーズ
- ・制度の趣旨や規定の内容に対する誤解／混乱

##### その他の意見

柔軟化への懸念、他制度への意見、  
趣旨が不明なもの等



各類型毎の意見数

**運用上の悩みが最大の課題**

1) 運用上の悩み ー概要ー

- 最低値、標準値以外の値を使いにくい、種々の柔軟規定の適用の判断が困難、等の多数の意見
- より詳細な規定や、判断基準の明確化を求める声も多数

**柔軟規定の適用条件への合致の判断**

- 例) ○「特別の理由によりやむを得ない場合」  
○「必要に応じ、…」

**構造令に示された値以外の値の適用**

- 例) ○幅員:○メートル以上、○メートル標準  
○縦断勾配:○パーセント以下

**構造令上の言葉の解釈**

- 例) ○都市部／地方部  
○…が多い場合／少ない場合

**詳細な規定化や、事例集・判断基準の明確化への要望**

**小區間改築の特例の適用可否の判断**

- 例) ○「道路の交通に著しい支障がある小區間について応急措置として改築を行う場合」  
○「基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、…」

**個別の設計上の悩み、関係機関協議等**

**運用上の悩み**

- ◆ 柔軟規定を使いたくても、適用に踏み切れないジレンマ
- ◆ 裁量性の高い規定を、使いこなす難しさ

1) 運用上の悩み —事例・改善ニーズの具体例—

自治体の意見・指摘例

詳細な規定化・  
判断基準への要望

- ・「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（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。」

柔軟規定の  
適用判断

- ・「『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」
- ・道路の区分について、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。

言葉の  
定義・解釈

- ・「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。」

## 2) 規定の見直しに関する意見 ー概要ー

- 意見は、車道を中心とした道路の線形に関する規定、歩道等の設置や幅員規定に集約
- また、道路の線形等に関する規定は、地域密着型の小規模道路に意見・ニーズが集中

※構造令の柔軟規定を適用することで対応可となる可能性があるものも含まれる

## 1. 線形に関する規定：約120件

地形や市街化の状況、コスト面等から、道路構造令の規定によることが困難であるもの

- ・ 縦断勾配（上限値）
- ・ 曲線半径（最小値）
- ・ 曲線部拡幅（性能規定） 等

⇒少なくとも70%以上が地域密着型の小規模道路  
 ・住宅地・集落の生活道路  
 ・山地部の小規模道路

## 2. 幅員に関する規定：約90件

歩道等の幅員について、地域の状況に照らし、現行規定では対応困難であるもの

- ・ 歩道（最小値）
- ・ 自転車歩行者道（最小値） 等

## 3. 道路区分等：約40件

- ・ 道路の区分のあり方（種級区分）
- ・ 交通容量のあり方（設計基準交通量） 等



	道路構造令の規定	自治体の意見・指摘の例
線形	<p>(例) 曲線半径 車道の屈曲部の中心線の曲線半径は、設計速度に応じ、表に掲げる値(設計速度20km/hでは15m)以上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。」</li> </ul>
	<p>(例) 縦断勾配 車道の縦断勾配は、道路の区分、設計速度に応じ、表に掲げる値(設計速度20km/hでは9%(やむを得ない場合12%))以下</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「地形が急峻な山から海へと急傾斜であり、集落内の道路については縦断勾配(柔軟規定) 12%でも厳しい。」</li> </ul>
歩道等の 設置・幅員	<p>(例) 自歩道／歩道 &lt;幅員&gt; 歩行者の交通量が多い道路: 自歩道4メートル以上、歩道3.5メートル以上 その他の道路: 自歩道3メートル以上、歩道2メートル以上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。」</li> </ul>
道路区分等	<p>(例) 道路の区分 道路は、道路の存する地域、地形の状況および計画交通量に応じて、第1種第1級から第4種第4級までの種別、級別に区分</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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したい。」</li> </ul>
	<p>(例) 車線数 車線数は、道路の区分等に応じた設計基準交通量に対する計画交通量の割合によって定める</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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仕組みになるよう議論していただきたい。」</li> </ul>

## 3) 誤解／混乱が窺える指摘・改善ニーズ

- 構造令が支障となっているとして寄せられた事例や改善ニーズの中には、柔軟規定の認識不足、その他の不正確な理解など、誤解／混乱が窺えるものも存在

## &lt;個別条文に関する誤解／混乱&gt;

- 柔軟規定の適用により対応できる可能性のあるもの  
(ただし、限られた情報内での想定)

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」  
⇒実際には、1級下の級に区分できる特例規定がある。

例) 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、歩道幅員を広げることができない。  
⇒実際には、歩道を設ける道路は路肩を設けず、又は縮小可能。

## ○その他の不正確な理解

例) 3種5級の道路には、構造令上、歩道を設置できないと誤解しているもの  
⇒実際には、原則設置となっていないだけ。

## &lt;道路構造令全般についての誤解／混乱&gt;

## ○道路構造令の運用主体

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と。  
⇒運用の主体は各道路管理者。

## ○構造令は幹線道路など広幅員の道路の基準との誤解

例) 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、ある程度許容範囲をもって記述願いたい。  
⇒市町村道も構造令の対象であり、多くの柔軟規定も。

## 4) その他の意見

## ◆着目すべき指摘・意見（前出との重複あり）

## ○柔軟化への懸念

道路構造令の柔軟化により、逆に質の高い整備がしにくくなるとの懸念

- ・「構造令を現段階であえて見直しする必要性は感じられないし、安易な見直しによって、危険な道路が生ま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。」

## ○自治体の実情と基準へのニーズ

判断が困難な自治体の実情を訴える意見

- ・「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。」

## ◆その他

## ○運用における国・県・市の連携

「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。」

## ○経済性と安全性

「道路構造令は道路の一般的技術基準であり、コスト面よりも安全面等をこれからも重視することが必要である。」

## ○構造令を柔軟に適用しているとの報告

「構造令の各条項のただし書を適用するなど、地域の状況に応じて弾力的に運用し、道路整備を行っております。」

## ○その他趣旨不明のもの、等

## 4. アンケート結果まとめ

### (1) 道路構造令の趣旨が認識されていない

---

- ・柔軟規定を「よく知っている」自治体は2割のみ
- ・特に市町村において顕著な傾向

### (2) 柔軟規定について認識があっても十分に活用されていない

---

- ・柔軟規定の適用の判断、言葉の定義・解釈に悩む多数の声
- ・より詳細な規定や、判断基準の明確化を求める声も多数
- ・誤解や混乱が窺える回答も

### (3) 多数の指摘がある規定の存在

---

- ・線形に関する規定(小規模道路)
- ・幅員に関する規定(歩道・自転車歩行者道)
- ・道路区分や交通容量に関する規定