

## 第2回「柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会」議事要旨

平成20年11月4日（火） 17:00～18:30

国土交通省 10階共用会議室B

### <出席委員>

桑原委員、屋井委員、村木委員、桑名委員、上坂委員

### 主な議事内容

#### ■地方自治体へのアンケート結果概要について

○2mの歩道を整備できない場合に、狭幅員の歩道でも無いよりはいいのではという意見が多いようだが、一方で、広幅員の歩道を作りたいという意見は出ていないか

⇒事務局：出ている。構造令上は、歩道幅員については、最低値のみが規定されているため、そのような意見は運用上の悩みとして分類している。

○アンケート結果は、自治体の立場から違和感なくまとめられている。あとは、じっくり考えながら改善すべきところを改善していけばよい。

○特定の人だけが使うような生活道路に関する意見もあれば、上流となる道路区分に関する意見も出ており、対象となる使い手を考慮して、今後の対応を考えるべき。

○道路構造令の自由度・裁量性を求める意見と、縛る方向性のガイドライン等を求める意見とどちらが多いのか？

⇒事務局：柔軟化を求める意見と、細かい判断基準を求める意見とが両方とも多数。一見矛盾する意見にも見え、戸惑ったのも事実。

○例えば、柔軟規定を活用できている県では、その県内の市町村も活用できているというような、地域差は見られるか？

⇒事務局：そのような整理はまだ行っていないので、分析を試みたい。

○都道府県等から、幹線道路の線形に関する意見はないか？

⇒事務局：線形については殆ど小規模な道路についてのものとの印象。ただし歩道幅員については、幹線道路についての意見もあった。

○道路区分や設計基準交通量に関する意見は都道府県が多いのか？

⇒事務局：市町村にもある。

#### ■今後の対応方策の方向性

○今後の検討については概ね結構。構造令は計画制度にも事業制度にも関わる。

- 線形等の技術基準は安全性など専門的に決めなければならないが、歩道幅員や自転車道などは、社会性や地域性も反映した決め方もあり得るのではないか。
- クオリティーの高い道路整備のために構造令も対応していくことが大切。
  - 道路構造令でも、地域住民しか使わない道路であれば、同様に、責任を共有する場を持って、話し合いの中で作ることはできないか。
  - 県では3つの部に分かれる業務を、市町村では1つの課で行っているため、バランスのとれた行政が出来る一方で、専門的な悩みは体制的に解決が困難な部分もある。とは言え、制度を細かくし過ぎると縛りすぎることとなり、感覚的には現状の規定くらいでよいと思う。
  - 市町村道では場合によっては設計速度が0になるような線形や曲率でも構わないが、県道では必ずしもそうすべきではない。そのような差を踏まえながら、問題を精査して改定していくことが重要。
  - 技術的サポートについては、地方整備局に窓口を置くのが現実的。それらが研究所や中央に集約されるのが適当。
  - 政令のままでは、柔軟な見直しは難しく、一部は基準レベルに落とした上で、不断の見直しを行うという方法もあるのではないか。
  - 曲線半径を小さくした場合には、警戒標識を付けるなど、安全性を確保するような取組も考えるべき。
  - イギリスでは国がガイドラインを示し、広域行政がその中でまたガイドラインを示しており、それが強い権限で働く。しかし、その通りに出来ない理由を説明すれば必ずしもその通りにしなくとも良い。
  - ローカルルール事例では、ケースブックで示したほうがよい。
  - 柔軟規定が使われていない要因には、地域差があるように思われる。人によるのか組織体制によるのか明らかにすることで、今後何が必要となるのかが分かるのでは。
  - 運用面では、やはり事例で示すのが最もよい。
  - 体系論は長期的な検討を要するのはその通りだが、設計基準交通量の柔軟化など、少し短めの期間で検討できるものもあるのでは。
  - 自転車歩行者道の幅員の規定は、歩行空間の豊かさや車いすの安全性など、これまで検討されてきた経緯をふまえて、現在の最小値が決められている。規定値どおりに整備されるケースが多い中で、再び規定を緩和すると、全て下げざるを得なくなる懸念もある。緊急性があるときには小区間改築で対応するということがよいのではないか。

(文責 柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会事務局)