

道路構造令の改正について

歩行者・自転車・自動車・緑を 構成要素とした道路構造への転換

(前)国土交通省道路局企画課係長

わたなべ りょういち

渡邊 良一

道路構造令の一部を改正する政令が平成13年4月20日に閣議決定され、7月1日から施行されることとなった。道路構造令の改正は、前回の平成5年11月の改正から実に7年5カ月ぶりとなるが(表1)、本稿では、今回の改正に関する背景、改正方針および概要等について紹介する。

1

道路構造令とは

道路法第29条において、道路の構造は、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されている。この道路の構造の原則を具現化するために、道路法第30条では、道路の構造の技術的基準を政令で定めることとしている。この政令が「道路構造令」であり、道路を新設し、また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を定めるものである。具体的には、道路の種類ごとに、幅員、建築限界、線形、視距、勾配、路面、排水施設、交差または接続、待避所および横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設等について規定している。

2

背景

道路構造の見直しは、平成6年11月の「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方」に関する道路

表 1 道路構造令の変遷

(1) 昭和45年10月(現行の道路構造令の制定)

概要

- ・高速自動車国道から市町村道に至る道路の構造規格を体系化
- ・自転車などを自動車交通から分離する「車線主義」を原則とした幅員構成を採用

(2) 昭和57年9月(一部改正)

概要

- ・植樹帯等に関する規定を新設
- ・自転車歩行者道等の設置要件および幅員を変更

(3) 平成5年11月(一部改正)

概要

- ・歩道幅の最小幅員を拡大(車いすのすれ違いを確保: 2m以上)
- ・橋、高架の道路等の設計自動車荷重を25tに引き上げ

(4) 平成13年4月(一部改正)

前回の改正から7年5カ月ぶりの大改正

審議会答申が契機となった。同答申では、特に「道路利用者」の視点にたつて、自動車だけでなく、歩行者、自転車といった生活者にもスポットを当てた見直しの必要性が強調され、「自動車交通から独立した歩道、自転車道を位置付ける」、「道路空間を都市の緑量を増大する観点から見直す」、「沿道環境の保全のため、渋滞の解消、道路構造の改善などを総合的に行う」などの方向付けがなされた。

また、平成11年11月の「地球温暖化防止のための今後の道路政策について」に関する道路審議会

答申では、「道路利用を地球環境への負荷の少ないもの」とすることとし、「徒歩、自転車、公共交通機関への転換・活用」を図るとともに、「緑豊かで潤いのある質の高い道路空間を実現」することなどが盛り込まれた。

さらに、平成12年11月の「21世紀の国土・地域・社会と道路政策の在り方について」に関する小委員会報告では、「道路が担う多様な役割のうち、社会空間としての役割を再認識し、人々のくらしより求められる道路空間を再構築」とともに、「都市におけるより良い環境創出のための質の高い道路構造とする」必要があると報告されたものである。

3 改正の方針

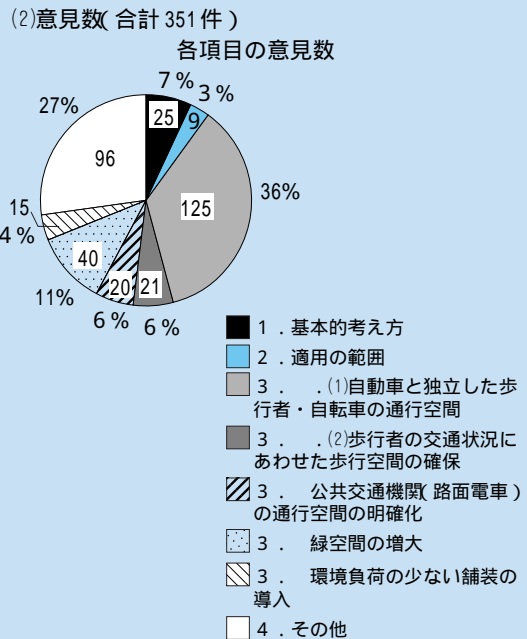
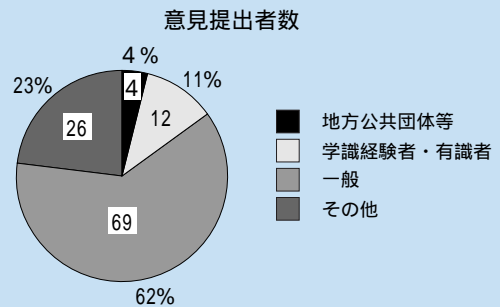
このような検討の過程を経て、今回の道路構造令の改正は、「車道を中心として道路全体の構造を定める現在の考え方を改め、歩行者、自転車、路面電車等の公共交通機関、緑および自動車のための空間をそれぞれ独立に位置付けるとともに、これらが互いに調和した道路空間となるよう道路構造の再構築・見直しを図る」ことを基本の方針とし、①自動車から独立した歩行者・自転車の通行空間の確保、②公共交通機関（路面電車等）の通行空間等の確保、③「緑」空間の増大、④環境負荷の少ない舗装の導入および舗装の構造基準の性能規定化等について改正を行ったものである。

4 パブリック・コメントの実施

改正に当たっては、広く国民の意見を反映することの必要性から、平成13年2月28日から同年3月21日の3週間にわたり、パブリック・コメントを実施した。「新しい道路の構造に関する基準検討案」として、国土交通省道路局のホームページへの掲載、希望者への郵送等により公開し、最終的に111名の方から351件の意見をいただいた（図1）。この中には、自転車愛好家631名の連署による意見も含まれている。主な意見について表

図 1 「新しい道路構造に関する基準の検討案」パブリック・コメント結果報告

1. 実施期間
平成13年2月28日(水)~平成13年3月21日(水)
3週間
2. 意見収集方法
郵送, インターネット, FAX 等
3. 意見提出状況
(1)意見提出者数(計111人)
(631名連署による意見提出あり)



2に示すが、意見の対象としては、自転車の通行空間の確保に関するものが約4割、緑空間の増大に関するものが約1割となっている（図1）。

なお、パブリック・コメントに寄せられたご意見およびこれに対する国土交通省の考え方は、道路局ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/road/index.html>）に掲載している。

表 2 パブリック・コメントに寄せられた
主な意見

自転車関連の意見

- ・自転車道と車道との分離の構造や駐輪場の設置について明確にしてほしい。
- ・自転車の走りやすい車道も検討すべき。また、自転車道も車道同様、左側通行とすべき。
- ・自転車利用に関する広報の実施，取り締まりの強化，安全規則の策定をしてほしい。

路面電車関連の意見

- ・トランジットモールや歩道から乗り降りできる路面電車停留場の導入を検討してほしい。

緑関連の意見

- ・地域住民が樹木の維持管理ができる制度を策定してほしい。
- ・都市の緑化については，景観に配慮し，植樹帯に加えて並木や街路樹も含めて検討してほしい。

舗装関連の意見

- ・車線数の多い道路においても透水性舗装，保水性舗装を導入してほしい。

5 改正の概要

(1) 自動車から独立した歩行者・自転車の通行空間の確保

都市部の道路等においては，自転車が歩道を通行し，歩行者と自転車の接触の危険性が大きくなっている等の現状を踏まえ，自動車のほかに，自転車や歩行者の交通の状況等に着目して，幹線道路には自転車道と歩道を設けることとする等の自転車道，自転車歩行者道および歩道の設置要件を拡大するとともに，歩行者の交通量に応じて自転車歩行者道および歩道の幅員を決定することとした（図 2）。

また，日常生活の中で利用される住区内の道路（1車線道路）においては，歩道のない道路が多く，当該道路を抜け道的に通行する自動車と生活

図 2 自転車と歩行者の通行空間の分離

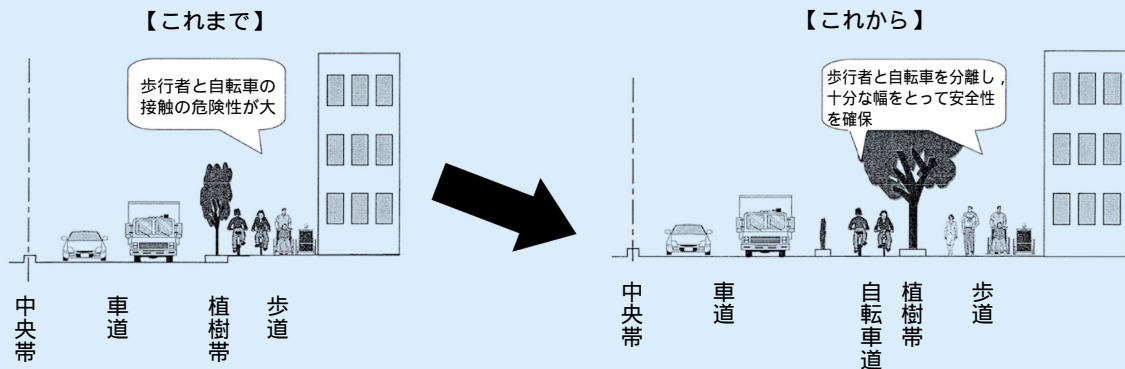


図 3 自動車を減速させる構造による安全の確保

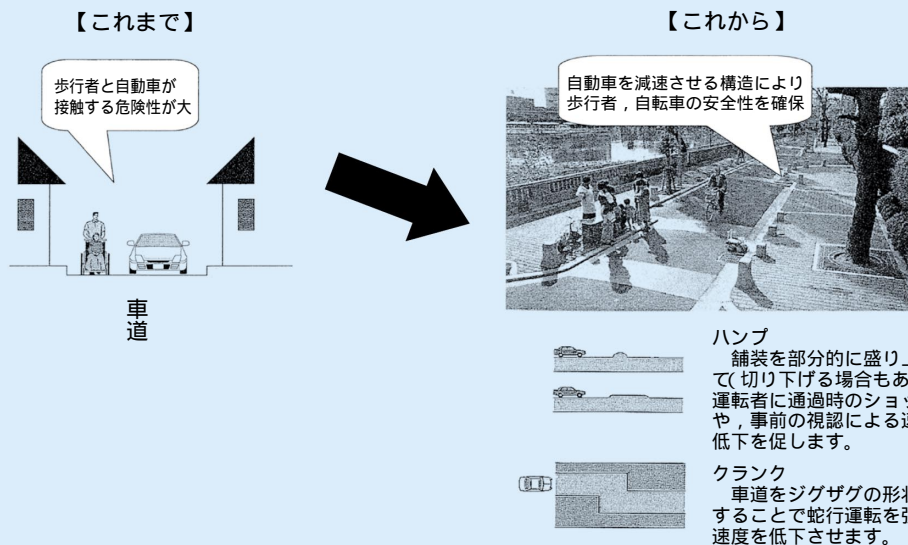


図 4 路面電車の通行空間の確保

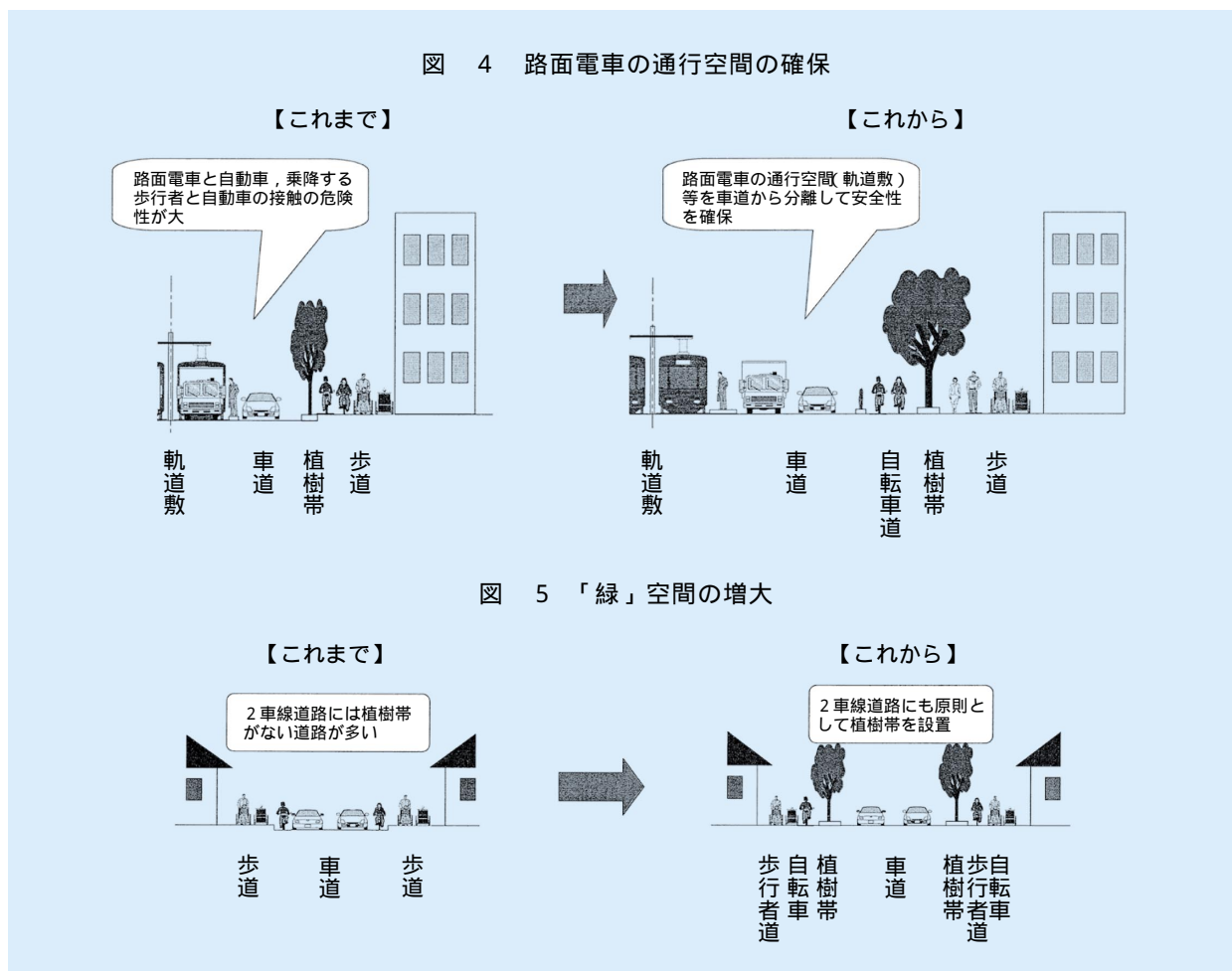
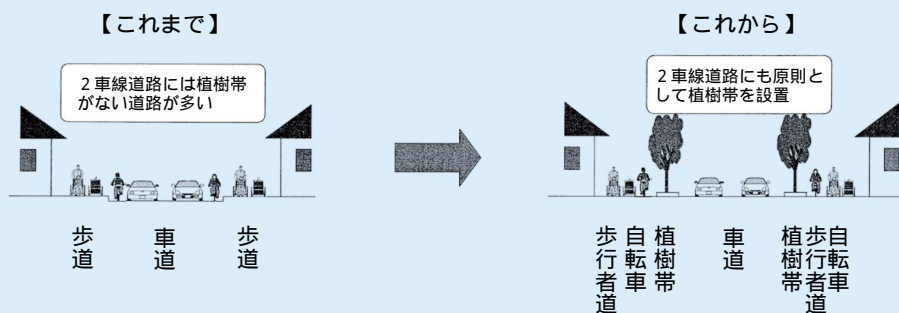


図 5 「緑」空間の増大



道路として利用する歩行者や自転車との事故が発生していること等に鑑み、自動車を減速させるために必要がある場合には路面の凸部（ハンプ）、クランク等を設けることとした（図 3）。

(2) 公共交通機関（路面電車等）の通行空間等の確保

これまで路面電車の通行空間を道路の構成要素として明確に位置付けていなかったため、路面電車と自動車が同一空間を通行するなど双方の円滑な通行に支障が生じている事例、また、路面電車等から乗降する者の自動車からの安全性が十分に確保されていない事例が見られることを踏まえ、これら路面電車の通行空間（軌道敷）および路面電車停留場（電停等）の交通島を道路の一部として位置付けることとした。なお、道路管理者が設ける電停等の交通島は乗降する歩行者の安全性の確保のために必要がある場合に設けるものとした（図 4）。

(3) 「緑」空間の拡大

植樹帯は、都市景観の向上を図るばかりでなく、自動車の歩道への逸脱や乗り上げを防止するといった交通安全施設の役割を果たすとともに、植樹帯を設けることにより距離減衰による騒音の低減、樹木による CO₂の吸収効果、路面の輻射熱を遮断する効果等、複合的な施設として優れているものである。

今回の改正では、これまで都市部の交通量の多い道路（第4種第1級）において植樹帯を必置としていたものを、これに準ずる道路（第4種第2級）についても原則設けることとしたものである。これにより、都市部の幹線道路の多くにおいて、植樹帯のある道路空間が創出されるものと考えられる（図 5）。

(4) 環境負荷の少ない舗装の導入および舗装構造の性能指標化

自動車のタイヤと舗装路面から発生する道路交

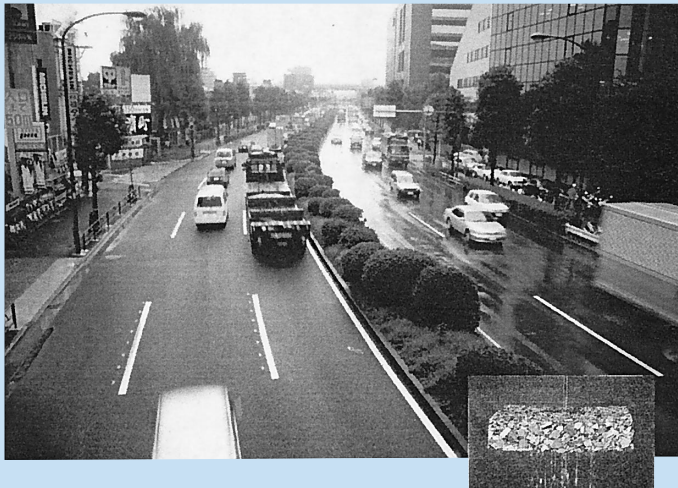
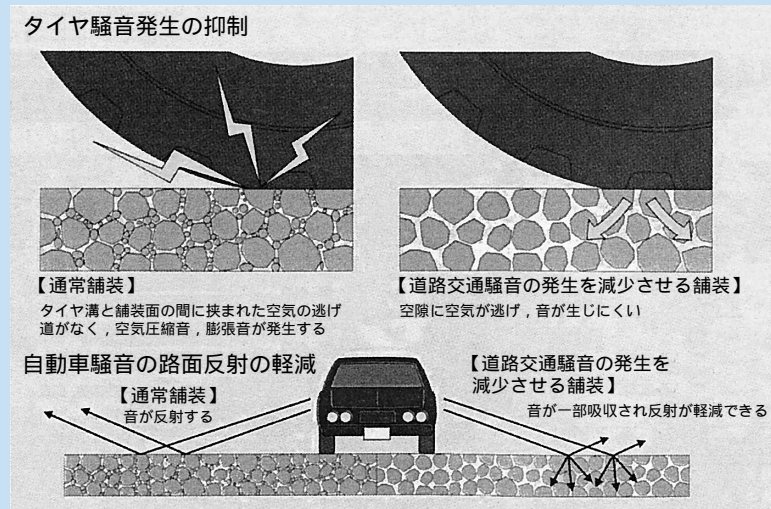


図 6 雨水を路面下に円滑に浸透させる舗装

路面の水たまりの防止，集中豪雨時の河川や下水道への流出負荷を軽減等の効果がある。

図 7 道路交通騒音の発生を減少させる舗装

舗装の面の空隙（すき間）により騒音の発生量を減少する。



通騒音や集中豪雨時における都市型水害の発生，あるいはヒートアイランド現象など，都市環境に対する負荷の軽減に資することから，都市部の道路においては，必要に応じて「雨水を道路の路面下に円滑に浸透させ，かつ，道路交通騒音の発生を減少させる」構造の舗装を行うこととした。また，この舗装の適用範囲を車道に限らず，歩道や自転車道にも適用させることにより，路面の水たまりの防止等，歩行や走行の快適性をも求めるものとなっている（図 6，7）。

また，これまで，車道および側帯の舗装は原則として「セメント・コンクリート舗装またはアスファルト・コンクリート舗装」とする舗装材の種類による「仕様規定」としていた基準を，舗装技

術の進展を踏まえ，舗装材の材質を問わず所要の性能を満たせば良いこととする「性能規定」に変更した。自動車の安全かつ円滑な交通を確保するために必要な舗装の構造が持つべき性能として，繰り返し荷重に対する耐久性や走行安定性等を想定しているが，具体的な性能等の内容は国土交通省令に委任することとしている。

6 おわりに

国土交通省としては，今後も，道路構造令の規定に基づき，より質の高い道路の整備を推進していくこととしている。