

基礎から学ぶ道路事業（2）

国土交通省 道路局 企画課*

1. 身近な道路の「カタチ」を決める技術基準

今回は、道路事業の基礎として、道路の役割や種類、道路事業の流れなどについて紹介しました。

道路は、高速自動車国道や一般国道、都道府県道、市町村道のそれぞれによって形成されており、相互に脈絡一貫することで、はじめてその機能を全うするものです。私たちが、日本各地へ旅行や出張をした際も、車道の幅員や線形、歩道の位置、標識の案内表示など道路の基本的な「カタチ」が統一されていることによって、自動車・自転車等の運転者や歩行者の安心・安全な通行が実現しています。

このような、道路の基本的な「カタチ」は、道路の技術基準として定められています。最も基本的な技術基準は、道路法第30条に基づく、「道路構造令」であり、通行する自動車の種類や道路の幅員、建築限界、線形などに関する事項を定めています。

本稿では、最も基本的な道路の技術基準である道路構造令についてその基本的な考え方を紹介します。

加えて、技術の進展や社会の要請、社会資本の整備の進捗に応じた、道路構造令の変遷について紹介します。

また、近年では地域の実情に応じて、より弾力的に道路の「カタチ」を変えることが可能となっています。本稿の最後では、こうした地域における好事例についても紹介します。

2. 道路の技術基準の基本となる道路構造令

1) 新設又は改築の際の一般的技術的基準

最も基本的な道路の技術基準として、道路構造令があります。道路構造令は、道路を新設し、又は改築する場合における一般的技術的基準です。そのた

め、新設又は改築以外の工事については適用されず、基準に適合しない道路を存置することは道路構造令の規定に抵触しません。

また、一般的技術的基準とは、道路の通常の機能を確保し、通常の自然的・外部的条件に対応する基準ということです。したがって、一般的道路利用とは異なる機能を必要とするものや通常の自然的・外部的条件とは異なる条件のもとにあるもので、道路構造令の規定全てをそのまま適用することができない場合には、その構造については個別に検討し、定めることができます。

2) 道路の構造を決める種別区分

道路構造令では、「道路の別」と「道路の存する地域」の組み合わせによって、道路の種別が第1種から第4種までに分類されています。道路の種別に応じた構造のイメージを図-1に示します。

ここでいう、「道路の別」とは、高速自動車国道や自動車専用道路といった完全出入制限が実施される道路であるか、その他の道路（いわゆる一般道路）であるかということです。また、「道路の存する地域」とは、「地方部」か「都市部」かということであり、交通のトリップ長や、建築物の密集度などが異なり、道路に求められる機能が異なるため区分しています。

また、同じ種別の道路であっても、「道路の種類（高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道）」、「地域の地形（平地部、山地部）」、「計画交通量」によって、道路に求められる機能が異なるため、さらに第1級から第5級までの級別に分類しています。第1級に近いほど、計画交通量の多い、規格の高い道路となります。

*03-5253-8111（代）

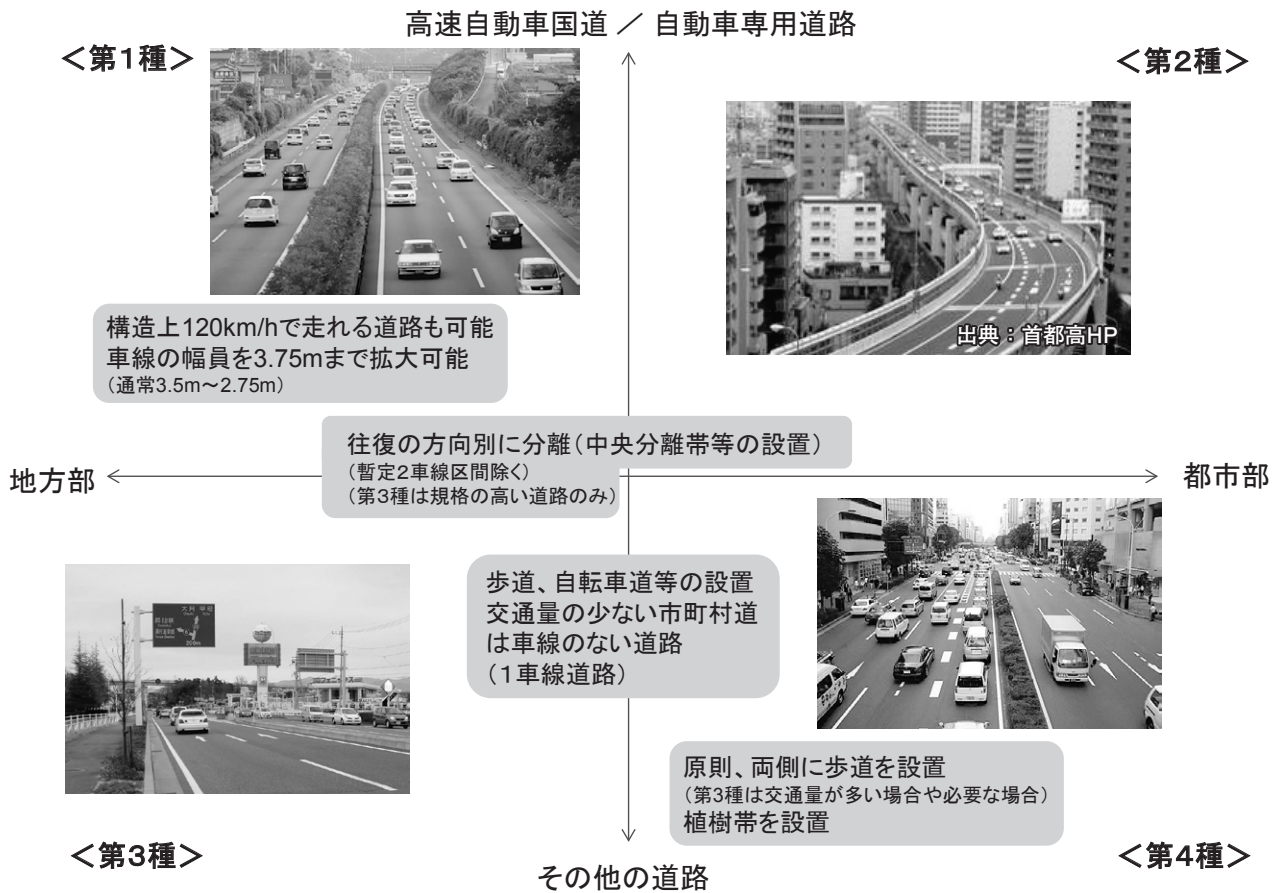


図-1 道路の種類に応じた構造(わかりやすさのため例外等を記載していない)

3. 社会の要請に応じた技術基準の変遷

1) 昭和45年に「車線」が登場

近代的な道路構造に関する基準は、元をたどれば明治19年の内務省訓令「道路築造保存方法」¹⁾までさかのぼります。その後、国の法律に基づく初めての基準として大正8年に定められた「道路構造令」、「街路構造令」を経て、幅員など現在の道路構造令にも通じる考え方の根拠が定められたのは、昭和33年の道路構造令です²⁾。同年は、第2次道路整備5箇年計画のスタートの年であり、同年は道路整備のために必要となる「財源」と「構造基準」の両輪が揃った年となりました。

昭和33年の道路構造令では、現在の考え方の根底となる、新設・改築時に適用される一般的な技術基準であることや、種級に応じた設計速度の規定(当時は第1種~第5種までの区分)、舗装の原則化などを定めており、日本独自の交通の状況や地形等の制約をできるだけ反映し、かつ欧米等の最新の技術を可能な限り盛り込んだ形で制定されました。

その後、昭和45年に現行の道路構造令が制定さ

れました。昭和45年の制定では³⁾、別途制定されていた「高速自動車国道等の構造基準(道路局長通達)」についても包含し、高速自動車国道から1車線の道路までの一貫性を有する総合的な技術基準となりました。また、昭和30年代から40年代にかけて、交通事故の増大が大きな社会問題となっていたことを受け、交通安全に配慮した構造基準とすることに特に重点が置かれていました。

この際、それまで車道上で混合交通を余儀なくされていた自動車や自転車について、事故防止のため、自動車と自動車以外の交通の分離を徹底するよう規定されました。

具体的には、昭和33年の道路構造令が車道全幅の規定であったものが、車線を構成単位とする規定に変わりました(図-2)。

また、自転車道・自転車歩行者道を設置する規定の新設や、交差点の構成要素として右左折車線や交通島などが定義されるなど、昭和45年の制定により、現道路構造令の基本的な形が出来上がりました。



図-2 昭和45年道路構造令制定前の青山通り(写真上)と制定後の青山通り(写真下)³⁾

2) 歩行者への対応の充実

昭和45年の道路構造令制定後も、時代の要請等に応じて道路構造令は改正されてきました。特に、歩道の幅員については、改正の度に大きくなっており、身体障害者や高齢者を含む様々な歩行者や、多様な利用形態に対応した構造へと変化しています。

4. 地域のニーズに応じた取り組み

1) 道路構造令の条例化⁴⁾

地方分権の気運の高まりもあり、平成23年(2011)年には、都道府県道・市町村道については、道路の交通の安全性・円滑性を確保する観点から最低限必要とされる規定を除き、地方公共団体が条例で構造の基準を定めることとなりました。

2) 防災機能を考慮した路肩幅員の規定の例^{5)、6)}

和歌山県では、防災機能の強化を図るため、防災機能を強化する必要がある道路の幅員や路肩等の規定を定めています。具体的には、緊急自動車の通行または災害時の復旧活動等を勘案した幅員の広い道路や、津波により被害が想定される箇所に、避難の

ための通路または車を停車する箇所を設けることができるようにしています(図-3)。

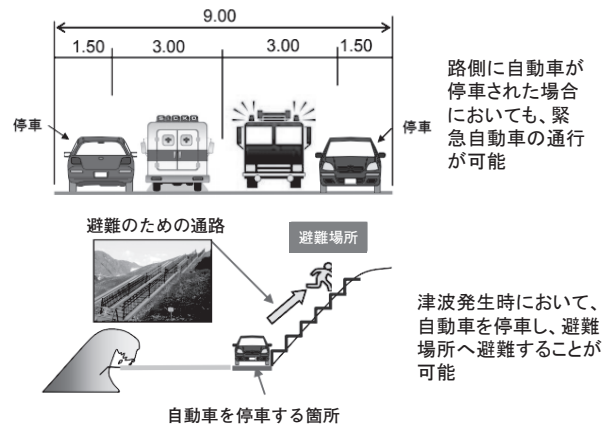


図-3 災害時の緊急停車帯の設置の例(図上)と避難のための通路等の例(図下)^{5)、6)}

5. おわりに

本稿では、道路構造令について、その基本とこれまでの変遷を紹介しました。道路構造令をはじめとした技術基準は時代の要請に応じて今後も変わり続け得るものです。また、地域のニーズに応じて各道路管理者が柔軟に運用できるようになっています。今後も、皆様の創意工夫を期待します。

<参考文献>

- 1) 平岩洋三、野津隆太；“道路技術基準の変遷(総論)”，道路技術基準温故知新，(社)日本道路協会，p1～p2，2015。
- 2) 淡中康雄、大脇鉄也；“近代的構造基準の創生期～誕生から昭和33年構造令まで～”，道路技術基準温故知新，(社)日本道路協会，p5～p8，2015。
- 3) 大脇鉄也、淡中康雄；“幅員主義から車線主義へ～昭和45年構造令の全面改定～”，道路技術基準温故知新，(社)日本道路協会，p9～p13，2015。
- 4) 道路政策の変遷，(社)日本道路協会，p97，2018。
- 5) 地域ニーズに応じた道路構造基準等の取組事例集(増補改訂版)，(社)日本道路協会，p68～69，2017。
- 6) 和歌山県資料
https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/080300/kouzourei_d/fil/1dokuji.pdf