

道路法第37条の対象道路(案)

無電柱化法第11条と道路法第37条

無電柱化の推進に関する法律（平成二十八年法律第百十二号）〔抄〕

（無電柱化が特に必要であると認められる道路の占用の禁止等）

第11条

国及び地方公共団体は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るために無電柱化が特に必要であると認められる道路について、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第三十七条第一項の規定による道路の占用の禁止又は制限その他無電柱化の推進のために必要な措置を講ずるものとする。

道路法（昭和二十七年法律第百八十号）〔抄〕

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第37条

道路管理者は、次に掲げる場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路（第二号に掲げる場合にあつては、歩道の部分に限る。）の占用を禁止し、又は制限することができる。

- 一 交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合
- 二 幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合
- 三 災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合

（略）

無電柱化推進計画における位置づけ

無電柱化推進計画（平成30年4月6日）〔抄〕

第4 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

3. 占用制度の的確な運用

1) 占用制限制度の適用

国は、防災の観点から、直轄国道や一部の地方公共団体が管理する緊急輸送道路において実施されている、新設電柱の占用を制限する措置について、未実施の地方公共団体へ普及を促進する。また、このような新設電柱に係る占用制限措置を安全・円滑な交通確保の観点からも講じることを検討し、措置を講じる。

既設電柱の占用制限について、現に電柱等の道路占用を行っているという電線管理者及び電線によってもたらされるサービスの利用者の既存の利益・期待等にも十分に配慮しつつ、具体的な措置について検討し、措置を講じる。

道路法第37条 第1項 第1号（車両）の論点

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第三十七条 道路管理者は、次に掲げる場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路（第二号に掲げる場合にあっては、歩道の部分に限る。）の占有を禁止し、又は制限することができる。

- 一 交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合
- 二・三 （略）

【現状】

施行実績なし

【論点】

- 「交通が著しくふくそうする道路」、「幅員が著しく狭い道路」とは、どのような道路であるか。
- 「車両の能率的な運行を図るために特に必要がある」とは、どのような場合か。

「交通が著しくふくそうする道路」の運用(案)

以下のような交通状況となっている道路を「交通がふくそうする道路」とみなしてよいのではない。

- 歩行者が路側帯からはみ出すなどにより、車両速度の低下や車両の曲行、歩行者と車両の接触のおそれが頻繁に生じている道路



電柱により路側帯
を通行できない



路端の電柱を避けた歩行者
が車両と接触する恐れ

「幅員が著しく狭い道路」の運用①

＜道路幅員＞ ～4m

＜特徴＞ 主に、道路法制定（1952年）以前よりある道路。建物のセットバック等により、4mが確保された、又は徐々に4mが確保されている途中の道路。車両（自動車）のすれ違いは極めて困難。

＜問題＞ 建物はセットバックされたものの、電柱が元の位置のままのために、結果として緊急車両が通行できない場合がある。

＜延長（推計）＞ 市町村道の約3割（約30万km）が4m未満と推計される（電柱のない道路を含む）

＜イメージ＞



「幅員が著しく狭い道路」の運用②

＜道路幅員＞ 4～5.5m

＜特徴＞ 未改良の道路。車両(自動車)のスムーズなすれ違いは困難。

＜問題＞ もともと大型車のすれ違いは困難であり、小型車同士のすれ違いも徐行が必要な道路であるが、電柱があるために、小型車同士のすれ違いにも電柱の前後で待機が発生するなど、車両が円滑に走行できない。

＜延長(推計)＞ 市町村道の約3割(約30万km)が4～5.5mと推計される(電柱のない道路を含む)

＜イメージ＞



W=4.6m



W=4.5m

「幅員が著しく狭い道路」の運用③

＜道路幅員＞ 5.5～7m

＜特徴＞ 改良はされているが、道路構造令(4種2～3級※)の幅員には満たない道路。電柱や歩行者が無ければ円滑にすれ違い可能。 ※市町村道では計画交通量500～10,000台/日

＜問題＞ 電柱の前後ですれ違いのための待機が発生するなど、電柱の存在により車両が円滑に走行できない。

＜延長(推計)＞市町村道の約2割弱(約16.3万km)が5.5～7mかつ500台/日以上と推計される(電柱のない道路を含む)

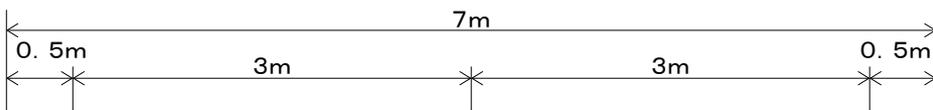
第4種の道路

道路の種類	計画交通量			
	10,000台/日以上	4,000～10,000台/日	500～4,000台/日	500台/日未満
一般国道	第1級		第2級	
都道府県道	第1級	第2級	第3級	
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級

車線幅員(道路構造令 第5条)

区分		車線の幅員(m)
		普通道路
第4種	第1級	3.25
	第2級	3
	第3級	
	第4級	4 (車道幅員)

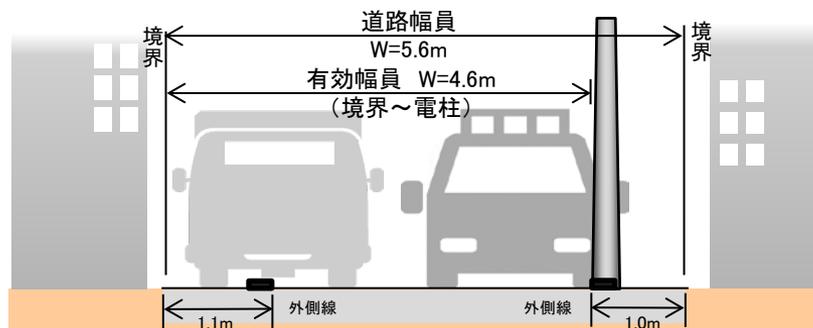
(第4種第2級/第4種第3級)



＜イメージ＞



W=5.6m



幅員の著しく狭い道路について

	道路幅員	道路の位置づけ	道路のイメージ	電柱により生じている問題	市町村道におけるシェア (幅員情報を収集できた14市町のデータ)
①	～4m	主に、道路法制定(1952年)以前よりある道路で、建物のセットバック等により、4mが確保された(又は徐々に4mが確保されている途中の)道路。車両(自動車)のすれ違いは極めて困難。	 <p style="text-align: center;">W=3.7m W=3.2m</p>	○電柱があるために、緊急車両が通行できない場合がある	12% ～ 45% 平均：30%
②	4～5.5m	未改良の道路。車両(自動車)のスムーズなすれ違いは困難。	 <p style="text-align: center;">W=4.6m W=4.5m</p>	○もともと大型車のすれ違いは困難な道路であるが、電柱があるために、普通車同士のすれ違いにも電柱の前後で待機が発生するなど、車両が円滑に走行できない	20% ～ 49% 平均：31%
③	5.5～7m	改良はされているが、道路構造令(4種2～3級)の幅員には満たない道路。電柱や歩行者が無ければ円滑にすれ違い可能。	 <p style="text-align: center;">W=5.6m W=6.5m W=6.0m</p>	○電柱の前後ですれ違いのための待機が発生するなど、車両が円滑に走行できない	15% ～ 43% 平均：22%

「車両の能率的な運行を図るために特に必要な道路」の運用(案)

「車両の能率的な運行を図るために特に必要な道路」は、道路の種類、機能、交通状況等を踏まえ判断すべきであるが、当面、以下の道路を対象と考えるべきではないか。

- ① 電柱があるために、緊急車両が通行できない道路
- ② 車両のすれ違い待機が頻繁に発生する道路
- ③ 観光地や商店街、通学路等、歩行者が多く、ネットワーク上、迂回が困難で車両を通さざるを得ないなど、交通の安全を確保する必要がある道路
- ④ 国・県道や都市計画道路、バス路線等、車両の円滑な走行が求められる幹線道路等

道路法第37条 第1項 第2号（歩道）の論点

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第37条

道路管理者は、次に掲げる場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路（第二号に掲げる場合にあつては、歩道の部分に限る。）の占有を禁止し、又は制限することができる。

一 （略）

二 幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合

三 （略）

【現状】

施行実績なし

【論点】

- 「幅員が著しく狭い歩道」とは、どのような道路を対象と考えるべきか
- 「歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要がある」とは、どのような場合か

「幅員が著しく狭い歩道」の運用(案)

＜歩道幅員＞ 有効幅員2m(歩行者の交通量が多い道路は3.5m)に満たない歩道

＜特 徴＞ 限られた道路幅員の中で緊急的に歩行者と自動車を分離するために設けられた歩道等。

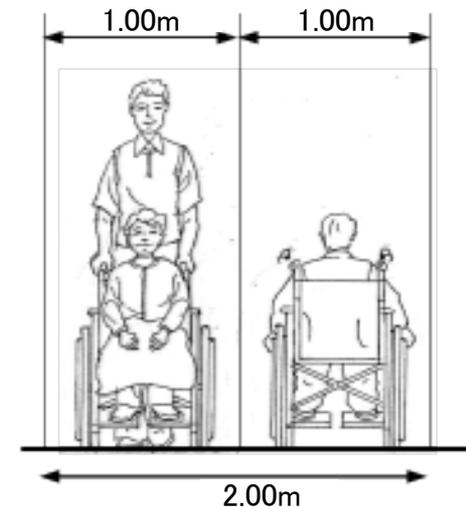
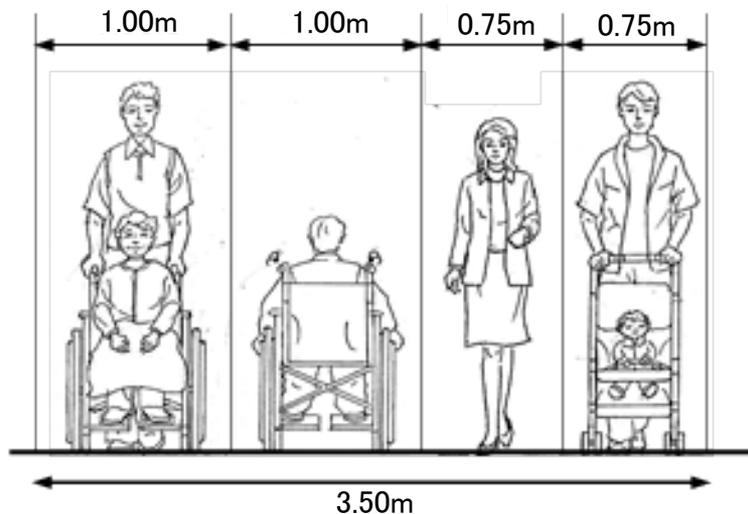
＜問 題＞ バリアフリー法※に基づく道路移動等円滑化基準に満たず、車椅子がすれ違
いできない。

※ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

＜延長(推計)＞ 幅員2m未満の歩道延長は、約4万km

【道路等移動円滑化基準の考え方】

- ・2mは、車いすどうしがすれ違える最小幅員として定められている
- ・最小幅員は、路上施設や縁石等を除き、実質、歩行者が通行可能な幅員(有効幅員)



「歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要がある」の運用（案）

「歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要な歩道」は、道路の種類、機能、交通状況等を踏まえ判断すべきであるが、当面、以下の道路を対象と考えるべきではないか。

- ①福祉施設等に通じる経路や通学路、賑わいのある商店街、観光地等の道路
- ②通行量が多く、歩行者や車いす・ベビーカーの車道へのはみ出しやすれ違いが頻繁に発生する道路



主な対象道路

名称	道路延長※	根拠法等
バリアフリー化の必要な道路	約2,900km	バリアフリー法に基づく生活関連経路または特定道路
通学路	約47,000km (交安法指定通学路のうち歩道等整備済)	<ul style="list-style-type: none"> ・交安法(交通安全施設等整備事業の推進に関する法律)に基づき指定されている道路。 ・学校長が指定する道路
観光地や商店街など歩行者が特に多い道路	—	

※幅員2m以上の歩道を含む

道路法第37条 第1項 第3号（防災）の論点

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第37条

道路管理者は、次に掲げる場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路（第二号に掲げる場合にあつては、歩道の部分に限る。）の占有を禁止し、又は制限することができる。

一・二 （略）

三 災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合

【現状】

- 国、24都府県、39市町村の緊急輸送道路等約50,000 kmにおいて、新設電柱の占有を禁止
- 東京都は、緊急輸送道路のみならず、都が管轄する道路全線において、新設電柱の占有を禁止

【論点】

- 緊急輸送道路以外に、防災上の観点から占有制限をかける必要がある道路について、どのような道路が対象と考えるべきか

防災上の観点から占用制限をかける必要がある道路 (案)

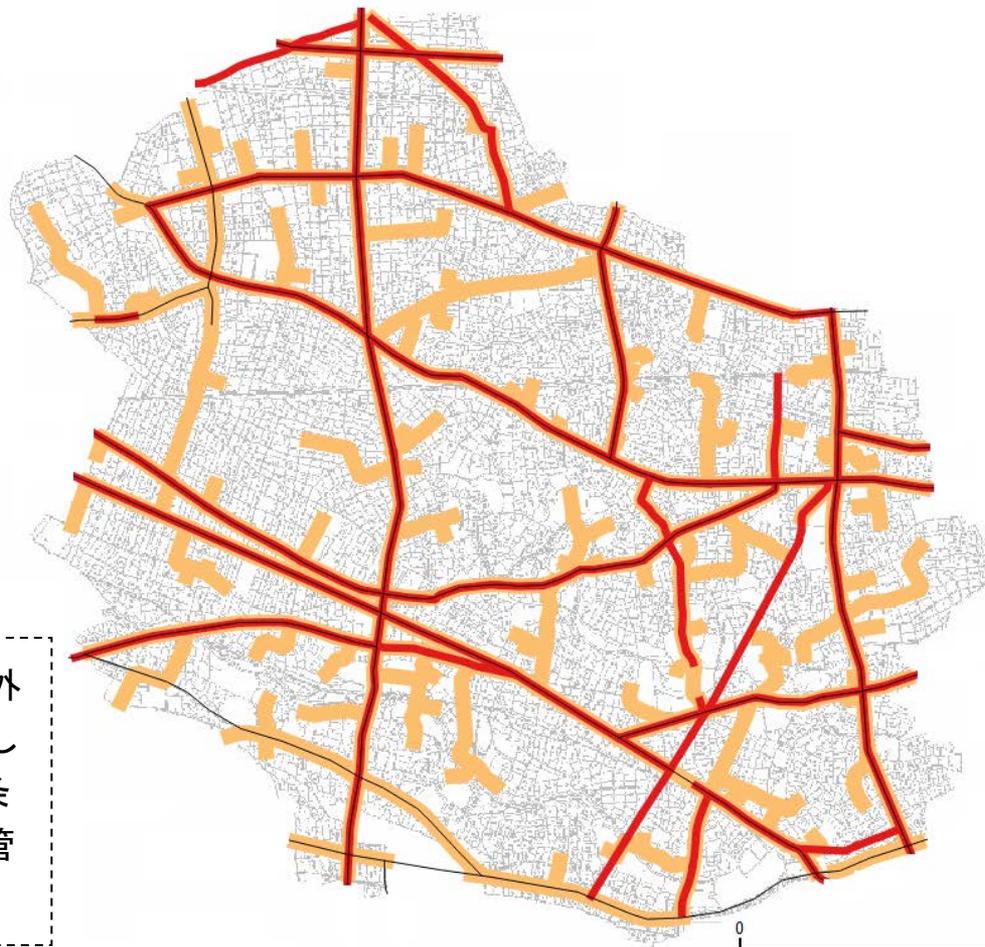
緊急輸送道路に限らず、防災上重要な道路と何らか位置づけられている道路は対象とすべきではないか。

名称	根拠法等
避難路	<ul style="list-style-type: none"> ・災害対策基本法に基づく地域防災計画において、地方自治体が指定する避難路 ・原子力災害対策特別措置法に基づく地域防災計画において、地方自治体が指定する原発避難路 ・その他、自治体が指定している避難路 例) 津波避難経路、土砂災害危険箇所からの避難経路 等
その他	<p>都市計画マスタープランにおいて、災害時に重要な役割を果たす路線として位置づけられている道路</p> <p>その他、道路管理者が必要と認める道路</p>

防災上の観点から占用制限をかける必要がある道路(案)

例) 杉並区内の緊急道路障害物除去路線

- ・「東京都地域防災計画」において、他県等と都内の要所を結ぶ主要道路で、他の道路に優先して障害物の除去や亀裂の応急補修を行う道路が都の緊急道路障害物除去路線として選定されている(緊急輸送道路を含む)。
- ・また、「杉並区地域防災計画」において、都の緊急道路障害物除去路線と杉並区の救援活動施設等を結ぶ道路が杉並区の緊急道路障害物除去路線として選定されている。



凡例	
	緊急輸送道路
	都道
	緊急道路障害物除去路線

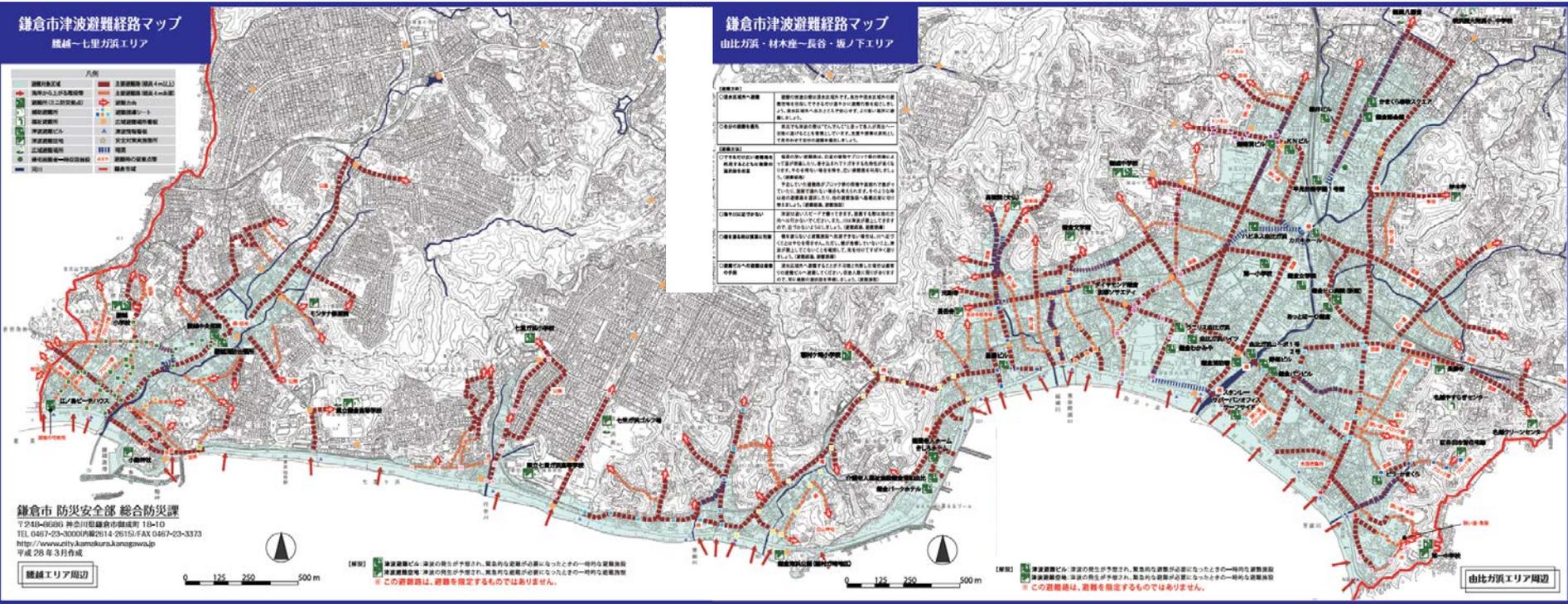
本資料は、緊急輸送道路以外の防災上重要な道路を例示したものであり、道路法第37条の制限を課すかは、各道路管理者の判断となる

(データ:杉並区より)

防災上の観点から占用制限をかける必要がある道路(案)

例) 鎌倉市津波避難経路

- ・「津波対策の推進に関する法律」及び「防災基本計画」に基づき、鎌倉市では「鎌倉市津波避難計画(全市版)」及び「鎌倉市津波避難計画(地域別実施計画)」が定められている。
- ・「鎌倉市津波避難計画(地域別実施計画)」の策定に伴い、津波浸水想定区域から区域外や避難ビルに避難するための経路として「鎌倉市津波避難経路」が指定されている。



凡例

	主要避難路(幅員 4m以上)
	主要避難路(幅員 4m未満)

本資料は、緊急輸送道路以外の防災上重要な道路を例示したものであり、道路法第37条の制限を課すかは、各道路管理者の判断となる

(出典:鎌倉市HP)