

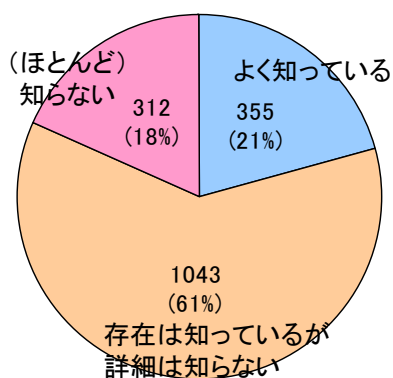
アンケート結果概要

- 柔軟規定についての認識・適用状況集計結果 <様式2 関連>
- 道路構造令に関する事例・改善ニーズ(抜粋) <様式1 関連>

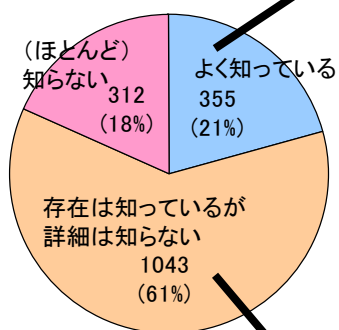
柔軟規定についての認識・適用状況集計結果

アンケート＜様式2＞集計結果（全地方自治体）

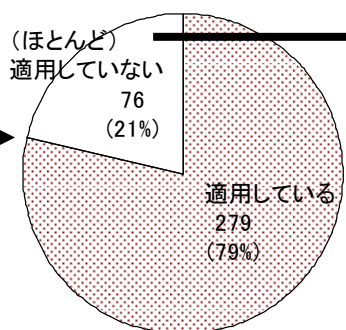
柔軟規定について		よく知っている	存在は知っているが 詳細は知らない	(ほとんど) 知らない	計
適用している		279	371	312	650
(ほとんど) 適用していない	適用する必要 がない	39	264		303
	適用する場合 の判断が困難	23	345		368
	その他	14	63	77	
合計		355	1043	312	1710



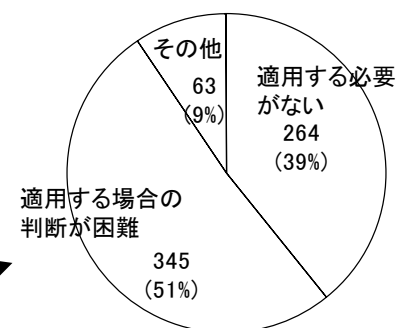
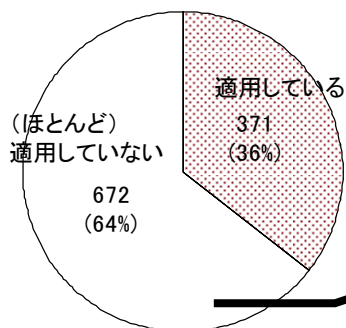
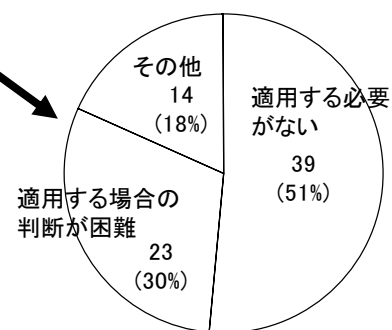
(1) 柔軟規定の認識



(2) 適用頻度

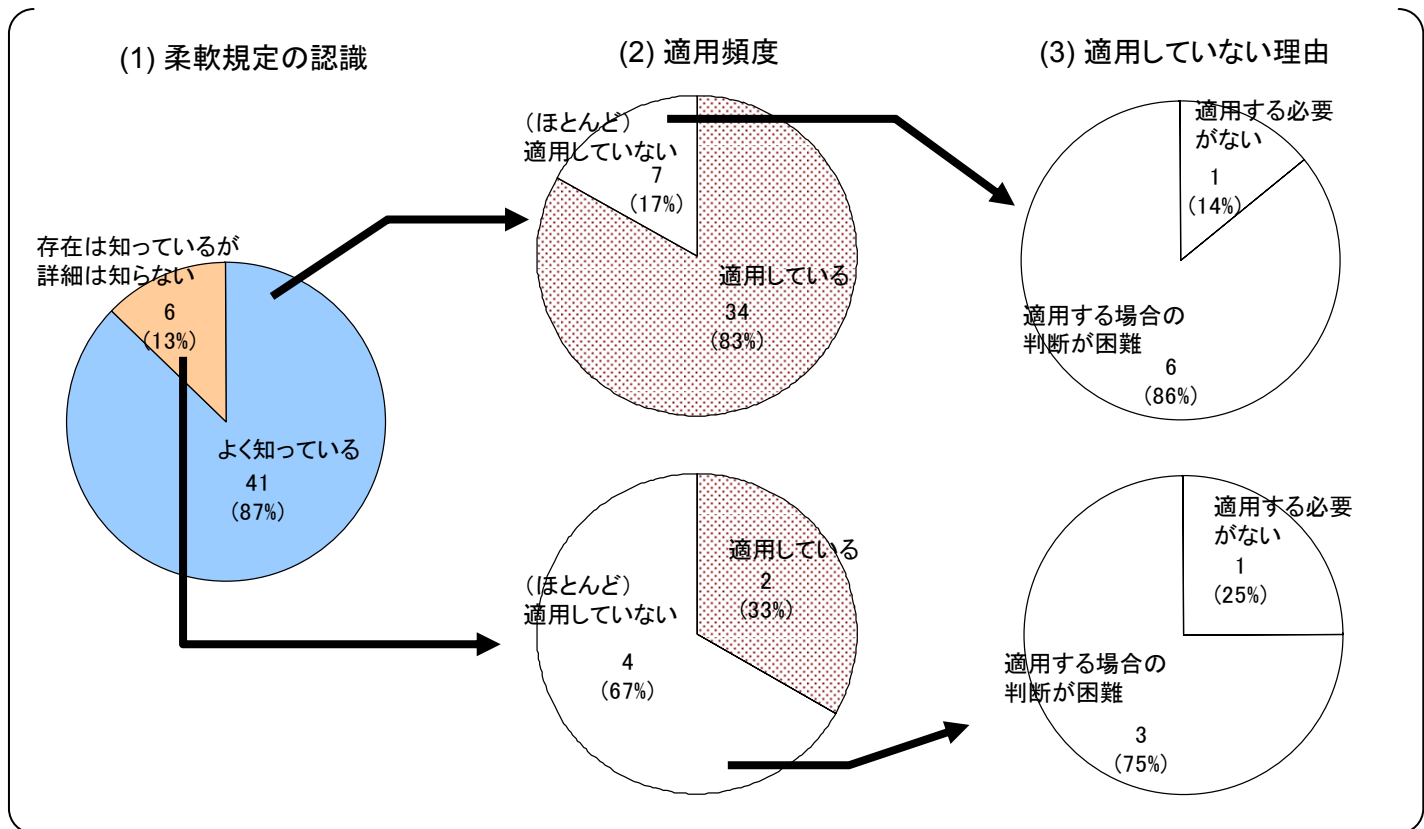
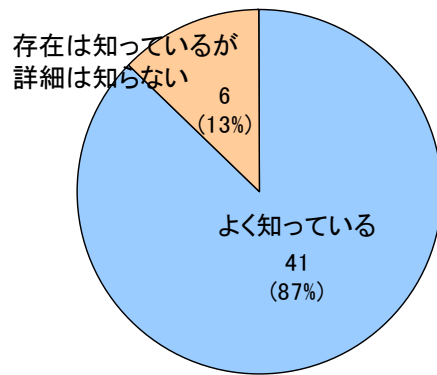


(3) 適用していない理由



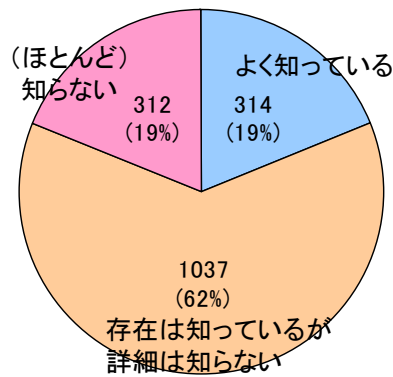
アンケート＜様式2＞集計結果（都道府県）

柔軟規定について		よく知っている	存在は知っているが 詳細は知らない	(ほとんど) 知らない	計
適用している		34	2		36
(ほとんど) 適用していない	適用する必要 がない	1	1	0	2
	適用する場合 の判断が困難	6	3		9
	その他				0
合計		41	6	0	47

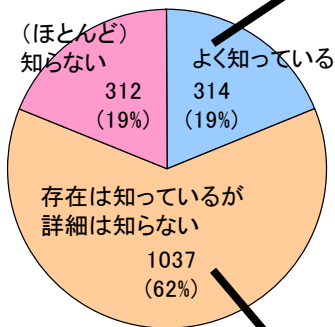


アンケート＜様式2＞集計結果（市区町村）

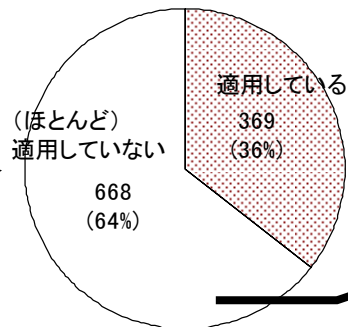
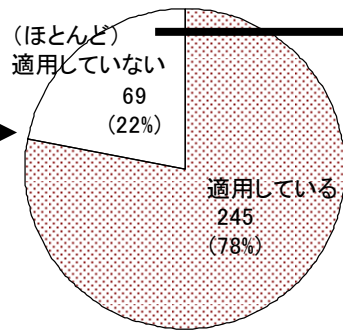
柔軟規定について		よく知っている	存在は知っているが 詳細は知らない	(ほとんど) 知らない	計
適用している		245	369		614
(ほとんど) 適用していない	適用する必要 がない	38	263	312	301
	適用する場合 の判断が困難	17	342		359
	その他	14	63		77
合計		314	1037	312	1663



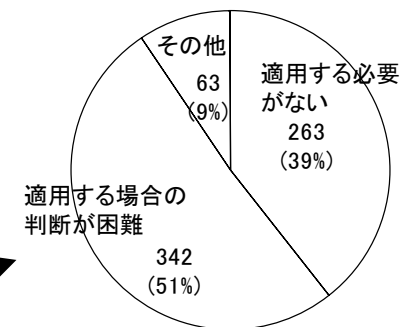
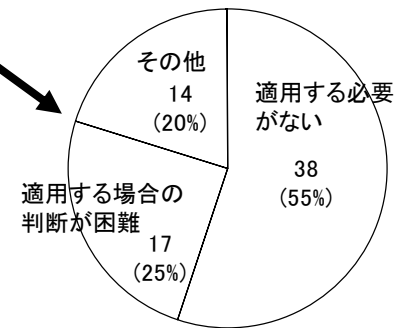
(1) 柔軟規定の認識



(2) 適用頻度



(3) 適用していない理由



道路構造令に関する事例・改善ニーズ（抜粋）

（１）運用上の悩み ―事例・改善ニーズの具体例―

○柔軟規定の適用判断

- ・ 特例として、「地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合」と記載されていますが、具体的に記載されていないので判断が難しいため、適用しにくい。【町】
- ・ 「(植樹帯は) 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【市】
- ・ 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。【市】
- ・ 事業化に際し、本路線が「ただし書き」の部分に該当しないという説明に苦慮した。【市】
- ・ 縮小規定が出来て地域の状況に即した道路整備が行えるようになってきた半面、構造令の文書があいまいな表現となり、どの値を採用して良いのか判断に苦慮している。【町】
- ・ 地域住民に対する歩道整備方針の説明において、片側歩道では公平性の観点で説明しにくい。【区】
- ・ 歩道や自転車道等の設置については地域状況を踏まえ自由度があるが故に設置の判断（両側、片側）や幅員にバラツキが多く、過大な歩道を設けてしまう要因になっていると考える。利用頻度が非常に少ないケースでも利用者はあるとのことで安全側の考え方で自歩道を設置することが多い。【都道府県】

○言葉の定義・解釈

- ・ 地方部／都市部について、土地利用・立地状況や関連計画・規制との関係を明確化してほしい【都道府県】
- ・ 「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。」【市】
- ・ 「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。【都道府県】
- ・ 自転車道、歩道の設置において、「自転車、歩行者の交通量の多い」基準がどの程度なのか分からず、関係機関等への説明に苦慮する。【市】
- ・ 路肩の定義が分かりにくい（歩行者・自転車、車両の通行部分としての解釈）【市】

○詳細な規定化・判断基準への要望

- ・ 道路構造令に○m以上と規定されている部分について、その運用の方向性を示されたい。【都道府県】

- ・ 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。【市】
- ・ 「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。【都道府県】
- ・ 緩和措置も「特別の理由」が判別しづらい場合があるため、わかりやすく細分化された道路構造令の洗練をお願いしたい。【市】
- ・ 計画交通量の定め方について、一定の手続きを定めるなどの運用の改善を希望。【市】

○その他

- ・ 地域の実情に合わせて、自治体の対応が要求される場合があり柔軟な対応が出来るように、規定を運用できることを望む。【市】
- ・ 4種2級程度の道路に植樹帯を設けるのであれば、その分歩行空間に活用したい。【市】
- ・ 移動不可能な構造物等があり一部幅員を確保できない部分が発生した。【村】
- ・ 構造令に定められている車道及び歩道の幅員が地権者との交渉の中で認められないケースが多い。【市】
- ・ 交差点の設計で、適切な右折車線の滞留長の確保に苦慮する。【市】
- ・ 交差点取り付け部の緩勾配の設定に苦慮する。【市】

（2） 規定の見直しに関するもの

○線形

- ・ 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。【市】
- ・ 曲線半径について、滑り止め舗装の設置等を条件に、より小さい数値で設計できるように改定されたい。【市】
- ・ 現道の縦断勾配が最大18%程度の箇所があり、用地の制約及び埋設物の影響で特に切下げが困難であった。【村】
- ・ 第3種第5級の道路の場合道路縦断勾配は特例値を用いても最急勾配12パーセントとなり、本町のような急峻な地形で起点、終点が集落間で決まっているような場合12パーセントを超え無駄に路線延長を延ばす必要があり現道拡幅できず机上の段階で計画を断念した。【町】
- ・ 連続した曲線の部分について、曲線と曲線の間の緩和区間について用地の関係上、規定の長さを確保できなかった。【市】

○歩道幅員

- ・ 自転車歩行者道の幅員については3 m以上、歩道については2 m以上となっている。既存市街地や狭い既存歩道で2 m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。そこで、2 m未満でもいいという記述を追加してほしい。【都道府県】
- ・ 歩行者同士がすれ違い可能な幅員で、数十メートル毎に車椅子同士でもすれ違いが可能な箇所を設置する方法も考えられる。【都道府県】
- ・ 自転車通行歩行者道の幅員確保が推進されているが、道路標識や道路照明の幅を加えて幅員設定を行うため、用地買収や断面変更時（停車帯縮小により歩道拡幅等）に過剰ではないかとの意見が出ることもある【市】
- ・ 地域にとって通学路であるが歩道がない路線は数多いが、道路構造令の規定では、2メートル以上とあり、地域からはそこまで広くなくてもいいから歩道を整備してほしいという要望も出ているが整備できない状況にある。【村】

○道路区分・設計基準交通量等（体系論）

- ・ 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願いたい。【市】
- ・ 車線数を『設計基準交通量』のみで定めていることが実状に即していない。沿道条件や計画交通量等に応じた指標から算定することがのぞましい。【市】
- ・ 1日当たりの設計基準交通量の緩和等の検討してほしい。【市】
- ・ 計画交通量が設計基準交通量を上回った場合でも、その割合が少ない場合には、当該路線の性格やサービス水準等を勘案したうえで、2車線での整備も可能となるようにしていただきたい。【都道府県】

○その他

- ・ 植樹帯について、周辺に樹木の多く存在するエリアに関しては管理コスト面などより積極的に不要としてもよいと思う。【市】
- ・ 小區間改築は、道路の交通に著しい支障がある、交通安全の保持に著しい支障がある場合の特例規定であるが、地形の状況や経済性の観点からの規定も追加してほしい。【都道府県】
- ・ 小區間改築の特例規定を用いる場合、「応急措置」であることが前提となっているが、道路管理者の判断でこの範囲を広げられるようにしてはどうか。【都道府県】
- ・ 当該路線は大型車規制がかかっており、さらにその路線の先で3.5mの高さ規制がされているので大型車はあまり通行しないといえるが、建築限界が縮小できる条件と整合せず、従来どおりの建築限界4.5mで設計を行わざるを得なかった。【市】

(3) 誤解／混乱が窺えるもの

○個別条文への誤解/混乱が窺えるもの

- ・ 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【市】
- ・ 当村のような山間地域においては、幅員5.0mの道路を建設して行くことは不可能ではないが、膨大な費用が必要。【村】
- ・ 植樹帯の幅1.5mは広く用地確保の面からも理解を得るのに困難を要した。【市】
- ・ 令第11条1項の歩道の規定において第3種5級の道路については、歩道の設置を除外されているが、「第5級を除く」を削除したほうがよい。【町】
- ・ 冬期間の除雪に支障となるために、歩車道境界ブロック、防護柵等を設置しないで、幅広路肩で歩道とできないか。【町】
- ・ 歩道を設けない道路で歩行者や自転車の通行が予想される場合は、路肩の幅員を広くしたいが $W=0.75m$ に制限されているため、歩行者の通路が確保できない。路肩の幅員を緩和してもらいたい。【市】
- ・ 区道は4種道路が多く、狭い幅員の中で歩道幅員を広げようと、路肩の省略などを行いたい場合がある。しかし、道路構造令では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、路肩の省略が行えず、歩道幅員を広げることができない。【区】

○その他全般についての誤解/混乱が窺えるもの

- ・ 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。【市】
- ・ 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、ある程度の許容範囲をもって記述願いたい。【市】
- ・ 現況道路を整備する場合、道路規格は計画交通量等によって規格をあげることがあっても、現状に比して下げることは通常では考えられない。【市】

(4) その他の意見 / 着目すべき意見

○柔軟化への懸念

- ・ 構造令の安易な見直しによって、危険な道路が生み出される可能性が危惧される。【市】
- ・ 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。【市】

○自治体の実情と基準のニーズ

- ・ 弾力的運用を適用する際には、道路管理者の責務（管理瑕疵等）が増えるので、道路構造令の改訂にあたっては慎重な表現とすべきと考える。【都道府県】
- ・ 地方が独自の基準で整備した場合の、構造上の問題責任を問われた場合を考えると、道路構造令を摘要するしかない。【市】
- ・ 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。【市】
- ・ 地方自治体において独自にデータ収集、分析等を行うことは困難であることから、国やその関係諸機関において引続き研究等を行うとともに、その結果を地方に示し、地方が判断する仕組みを構築することが必要と考えます。【都道府県】

○その他

- ・ 道路構造令の規定の見直しというより、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。【市】
- ・ 道路構造令の緩和規定及び弾力的運用を適用する場合、補助事業としての採択の可否について運用を明確にしてほしい。【都道府県】
- ・ 道路構造令の規定があたかも過大な道路設計の原因と批判されているのは、道路構造令の周知・運用の仕方に課題があると考えます。【都道府県】