

## コンサルタントヒアリング概要等

- ・ コンサルタントヒアリング概要
- ・ 柔軟規定の認識・適用状況の傾向分析
- ・ 地方分権改革推進委員会議事要旨

## 道路構造令アンケート結果に基づく意見交換会① 主な意見

日 時：平成 20 年 11 月 18 日（火） 13:00～14:45

場 所：社団法人建設コンサルタンツ協会（J C C A）会議室

出席者：J C C A 道路専門委員会（12社出席）

主な意見：

<アンケート結果について>

- 柔軟規定をよく知っている自治体が2割とのアンケート結果について、市町村から仕事を請け負っているコンサルタントの立場からは、違和感はない。小さな市町村では、そもそも専門技術者がいない。土木部門の職員が税務部門に異動、といった人事体系の中で、専門的知識が培えないのは無理もない。
- アンケートの結果は妥当だと思う。
- 運用上の悩みに「言葉の解釈」が挙げられているがそのとおりと感じる。我々の積み上げで説明しても発注者に受け入れられない。

<柔軟規定の活用について>

- 規定を柔軟に活用する上で、役所の前例主義も障害となっていると感じる。
- 土地収用の根拠を明確化させるために、柔軟規定の適用を避ける傾向がある。
- 技術屋としては、マニュアル人間になってはいけないとの意識がある一方、道路管理者の立場に立つと、責任がついてくるので、どうしても柔軟な運用は尻込みしてしまう。柔軟な運用をバックアップするような組織があると、県や市は動きやすいのではないかと。
- 小さな自治体は、報告書をチェックする技術的能力がないため、報告書提出にあたっては、明文化された根拠を求められ、独自の判断に基づく特例値の適用などはほとんど認められない。
- 自治体の独自の判断をサポートするためにも、事例集などは効果的だと思う。
- 最低値が定められた規定について、最低値以上の計画をつくろうとすると多大な労力を要する。例えば、歩道4mを確保しようとする、その説明（なぜ最低値でないか）が大変。
- 小區間改築の特例規定は、応急措置が条件であり、仮設的位置づけでない適用が難しいとの印象があるため、使いにくい。
- 事例共有にあたっては、瑕疵などは判例を示していただくと良いのではないかと。また、国に問い合わせあった事例の公開や、定期的な講習会なども有効であると思う。

<諸規定に対する意見>

- 緩和曲線は4種では省略可であるが、3種の設計速度が低いところでも省略しても差し支えないのではないかと。
- 歩道2m以下でも、ないよりはあった方がよい場合もある。

- 現在の道路構造令については、線形に関してはしっかりとした規定となっていると思う。幅員については、例えば積雪寒冷地における堆雪幅の夏場の活用といった観点や、下り勾配で減速させるために幅員を狭くする工夫など、改善の余地があるのではないか。
- 小型道路について、誤進入対策などを示してほしい。

<その他>

- 一般的に、現道拡幅や改築は特例規定の適用が認められやすいが、新設では認められにくい傾向にあると思う。新設の場合は、コストをかけて作るのだから、なるべくしっかりしたものをつくりたいとの思いが自治体にあるのかもしれない。
- ラウンドアバウトや三車線道路、路肩の有効活用など、日本では事例が少ないが、海外で見られる事例について、自治体はほとんど知らない。多くは現行の構造令でも対応できると思うので、国からも通達など新しいものをどんどん出し、アピールしてほしい。

## 道路構造令アンケート結果に基づく意見交換会② 主な意見

日 時：平成 20 年 12 月 3 日（水）13:00～14:50

場 所：J C C A 会議室

出席者：J C C A 会員建設コンサルタント（地方部 6 社出席）

主な意見：

<アンケート結果について>

- 柔軟規定への認識について、アンケートの結果どおりと思う。県はよく知っているが、市町村は、土木の専門家も少なく（畑違いの人が多く）、よく知らない自治体が多い。
- アンケート結果については、的を射たものであると思う。
- アンケート結果について違和感はない。柔軟規定について、県はよく知っているが、市町村にどれくらい周知されているかどうか疑問に感じる。運用の悩みが多いとの結果もその通りと思う。

<柔軟規定について>

- 県は道路構造令を補完する規準を設けていることが多く、殆どの市町村はそれを準用しているのではないかと。例えば〇〇県では、1.5 車線の道路整備や雪寒地域における堆雪帯の整備に関しローカルルールを設けている。
- 「やむを得ない場合」の具体的な例示を挙げていただくとありがたい。町村の既存集落の整備の際、緩和区間長を満たせないことが多々あり、「なるべく設計速度 20km/h に準じた設計を行った」という形で設計せざるを得ないケースがあった。

<諸規定に対する意見>

- 現道拡幅時等においては、縦断勾配等の緩和規定を設けていただけるとありがたい。特に地形が厳しい箇所では、設計速度 10km に対応する緩和された規定が欲しい。
- 山間部等においては、「小型自動車等」を設計車両とした道路整備をしてもよいのではないかと。曲線部の拡幅等が小さくてすむ。
- 道路は安全第一で設計すべきと考えており、原則は基準通り整備すべきであるが、最急縦断勾配の規定だけは緩和していただきたい。一部の険しい山道等をのぞけば、現行規定の運用の範囲で整備できると思う。
- 3 種 4 級から 3 種 5 級に落とすと設計速度を落とせるが、1 車線となることに抵抗がある。

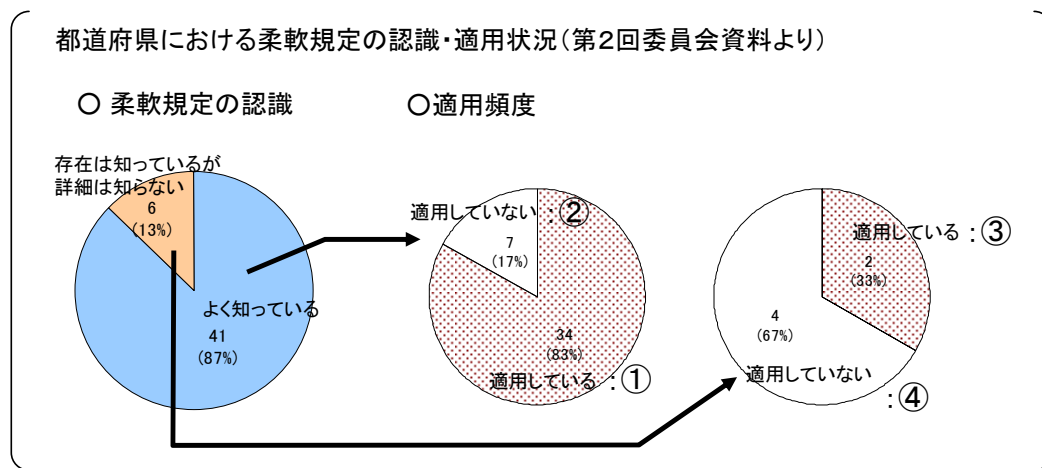
<その他>

- 当時計画していた幅員 3 m の自転車歩行者道において、歩行者と自転車を分離すべきとの観点から、停車帯 1.5m を用いて自転車道を確認すべしとの意見が出て、混乱した事例がある。
- 道路を計画、整備するには長期にわたることから、その間に基準が変わってしまうことは好

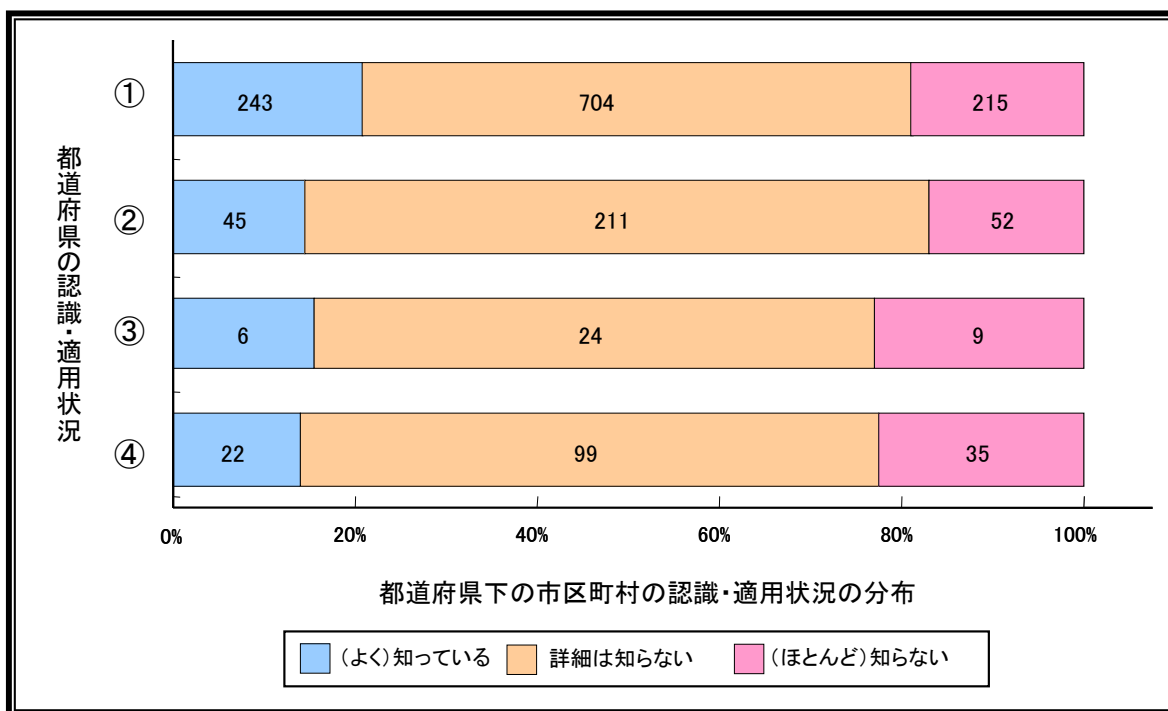
ましくない。なるべく基準は変えずに、時代の要請に合わせて、運用を変えていけばよいと思う。

- 今後一層の高齢化が進むため、シニアカーの利用増大などにも対応していく必要があるのではないかと。
- 歩道について、県の整備マニュアルがあり、市町村もそれに従っている。わからない点については、市町村から県に問い合わせし、県が相談に応じているといった対応をしている。
- ○○県の整備マニュアルにおいては、歩行者の数についても歩道設置の決定要素として示している。

## 柔軟規定についての都道府県の認識・適用状況と 市区町村の認識状況の関係

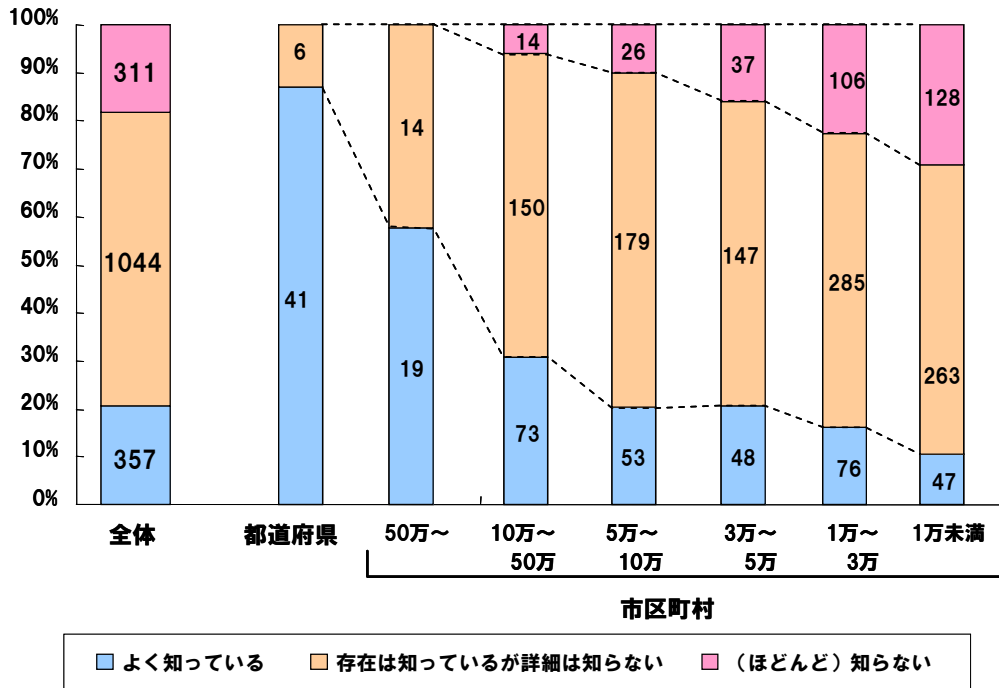


①～④の都道府県別に、  
市区町村の認識を整理



⇒柔軟規定の認識・適用状況について、都道府県と各都道府県下の市区町村との  
特段の関連性は見られなかった。

## 柔軟規定の認識度に関する 地方自治体の人口規模による比較



■ 柔軟規定の認識度（人口規模別等）

第65回 地方分権改革推進委員会（平成20年11月11日（火））  
議事要旨

（○：分権委員会委員発言、→：国土交通省回答）

〔道路構造・道路標識の様式等の基準〕

- 道路構造令の規定に「重大かつ明白な危険に対して国民を保護する」ものが含まれることは理解するが、メルクマールにいう「重大かつ明白な危険」とは極めて限定されたものを指しており、自転車道や歩道の幅員の決定や標識の文字の寸法等はこれには当たらない。
- 緩和措置には「地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においてはこの限りでない」などとあり、非常に分かりづらい。地方に任せることに何か支障があるのか。
- 道路構造令に依らずに土地取得の範囲を自由にできるように規定した場合には、個々の道路整備において各道路管理者が土地取得の範囲の必要性について説明責任を負うことになる。少なくとも収用に絡む訴訟に耐え得るもの、安全性に関するものは決めなければならない。
- 道路構造令は、規定に柔軟性があるとはいえない。中央省庁の裁量の余地が大きく残っており、地方から中央への協議が前提とされているのではないか。
- 国が裁量権を行使しているわけではない。道路の設計は国の認可事項でもなく、補助金交付の要件となることもない。地方自治体の自己責任である。
- 道路の改良に当たって国への認可を要求しているのではないか。
- 認可があるのは、補助国道の新設、改築の場合のみである。
- 地方自治体から見て、道路構造令は補助メニューと表裏一体。具体例を挙げると、歩道は敷石も含めて2m必要だが、バリアフリー化の工事で敷石を削って段差を下げると、その分新たに敷石の分だけ上げないと歩道として認められないと指摘された。地方に財源が移譲されれば、道路構造令は必要なくなるのではないか。
- 補助採択に図面審査はない。道路構造令に準拠することは必要だが、同令には特例や柔軟規定がある。実際に補助事業のうち、歩道なしが34%、片側みの歩道が37%である。また、道路構造令は歩道の幅のみ定めており、段差の子細な部分は同令では定めていない。
- 歩道の幅に敷石まで含めるか否かを国が判断することがいけないのではないか。
- 歩道を付けるかどうか、「やむを得ない場合」か否かを判断するのは道路管理者である地方自治体である。運用に問題ありとの指摘は真摯に受け止める。メルクマール該当性に関しては、歩道の幅は、車いすが安全にすれ違える幅員の確保は交通の安全に繋がるし、案内標識についても、自動車の運転者が瞬時に理解できることが交通安全上必要である。
- 全国一律の規格の廃止が予算の合理化につながる。工期も費用も大幅に縮減できる1.5車線道路も、高知県の問題提起があって、ようやく補助対象となった。国土交通省が説明するほど柔軟には行われていない。
- 運用は改善するが、規定の問題ではない。1.5車線道路は、以前から特例で作れたが、「やむを得ない場合」の判断が難しかった。このため、高知県と相談して「1.5車線的道路整備」という言葉を作って宣伝した結果、各地で整備されるようになった。道路構造令にはかなり運用の幅があり、規定を直したのではなく、もともとできることを積極的にできるようにした。
- 国庫補助金や交付金といった金を外せば地方は自由にできる。財源移譲、税源移譲するべき。