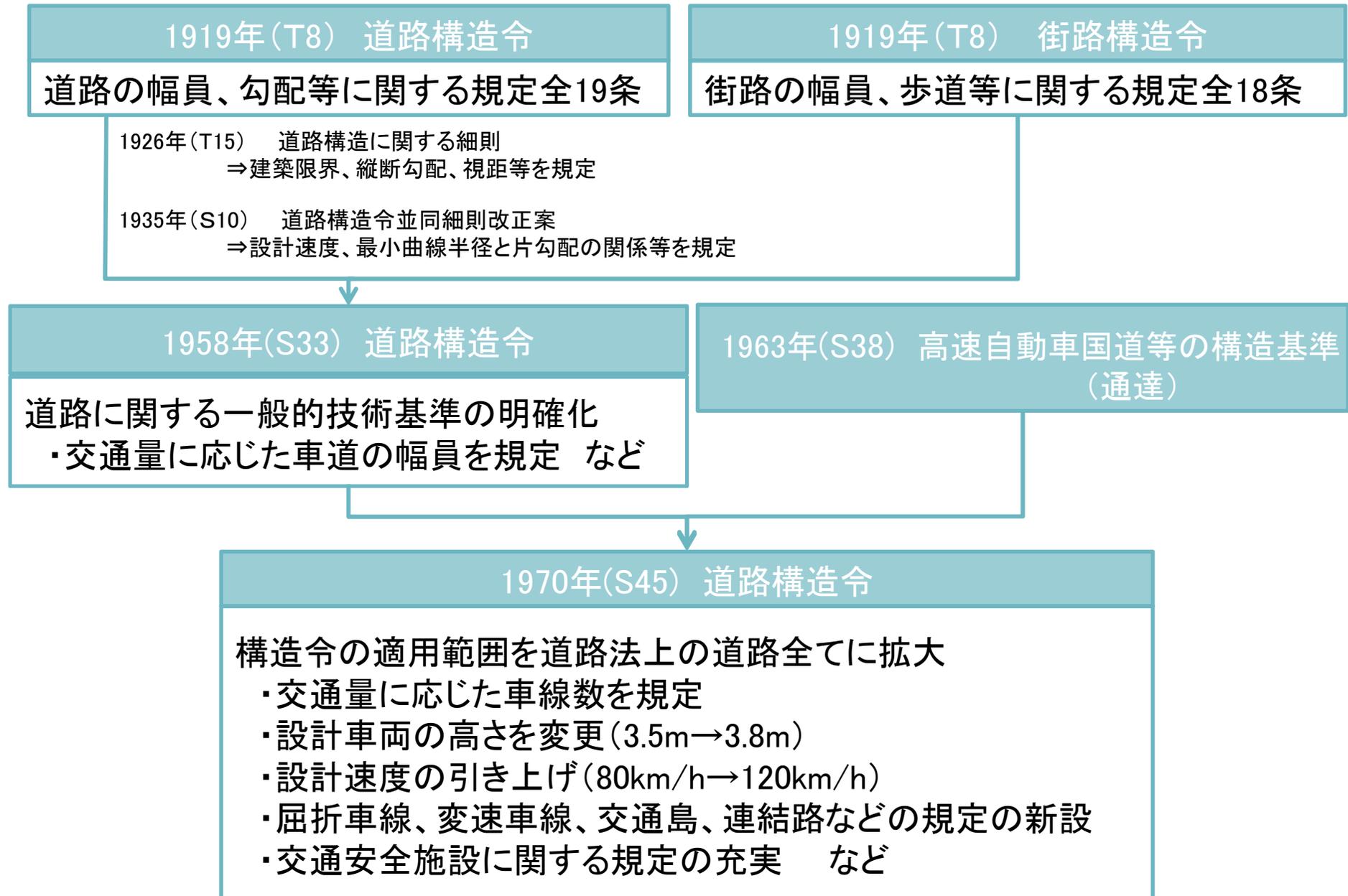


道路構造令について(2)

～現行道路構造令改正の経緯～

1. 現行道路構造令の制定(1970年)以前の経緯



1. 現行道路構造令の制定(1970年)以降の経緯

改正年	主な改正内容
1970 (S45)	<ul style="list-style-type: none"> ・構造令の適用範囲を道路法上の道路全てに拡大 ・交通量に応じた車線数を規定(車線主義) ・設計車両の高さを変更(3.5m→3.8m) ・設計速度の引き上げ(80km/h→120km/h) ・屈折車線、変速車線、交通島、連結路などの規定の新設 ・交通安全施設に関する規定の充実 など
1982 (S58)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道等の幅員の変更 ・植樹帯、副道に関する規定の新設 など
1993 (H5)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道等の幅員の変更 ・歩行者滞留スペースに関する規定の新設 ・橋、高架の道路等の設計自動車荷重の引上げ(20t又は14t→25tに 引き上げ) など
2001 (H13)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道等の幅員の変更 ・軌道に関する規定の新設、 ・ランプや狭窄部に関する規定の新設 など
2003 (H15)	<ul style="list-style-type: none"> ・小型道路に関する規定の新設 ・高規格幹線道路の完成2車線に関する規定の新設 など
2011 (H23)	<ul style="list-style-type: none"> ・地方道の道路構造基準(設計車両、建築限界、橋、高架等の設計荷重を除く)を条例を定める際の参酌基準に関する規定の変更
2018 (H30)	<ul style="list-style-type: none"> ・重要物流道路に用いる設計車両(セミトレーラ連結車、車両高さ3.8m → 4.1m等)および建築限界(H=4.5m → H=4.8m)を追加
2019 (H31)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行帯に関する規定を追加
2020 (R2)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設として自動運行補助施設を追加 ・歩行者利便増進道路に関する規定の新設

2. 1970年の改正

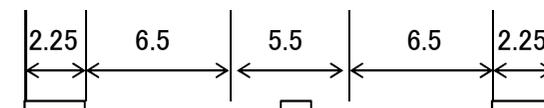
～背景～

- ・高速自動車国道や自動車専用道路も含む総合的な道路構造基準の必要性
- ・自動車の急激な増大による交通事故多発を受けて、交通安全に関する道路構造面からの一層の配慮の必要性

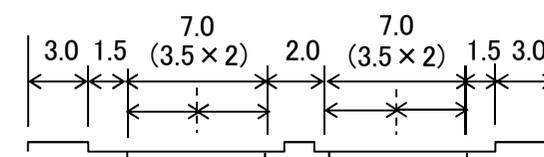
改正内容

- ・構造令の適用範囲を道路法上の道路全てに拡大
- ・交通量に応じた車線数を規定
- ・設計車両の高さを変更(3.5m→3.8m)
- ・設計速度の引き上げ(80km/h→120km/h)
- ・屈折車線、変速車線、交通島、連結路などの規定の新設
- ・交通安全施設に関する規定の充実 など

<幅員構成の一例>



<S45改正前>



<S45改正後>

3. 1982年の改正

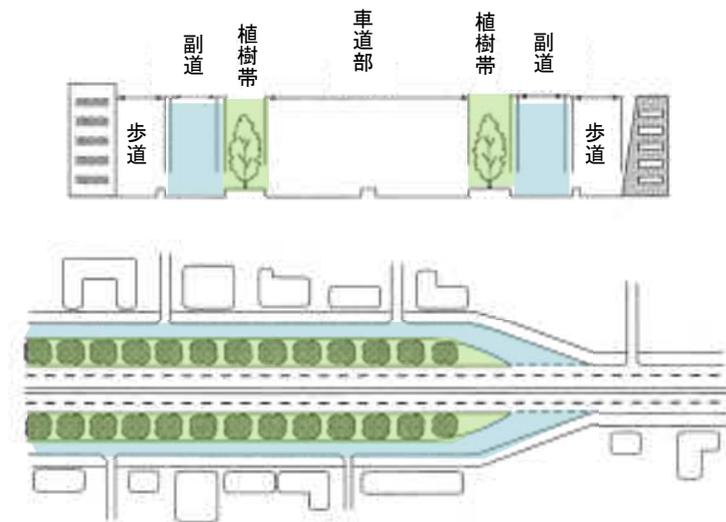
～背景～

- ・1970年の道路構造令制定後の道路交通情勢及び道路をめぐる社会経済情勢が変化
- ・自転車及び歩行者の安全かつ快適な通行の確保、良好な道路環境の形成を図る必要性

改正内容

- ・ 歩道等の幅員の変更
(例: 第4種第1級の自転車歩行者 2.0m→3.5m)
- ・ 植樹帯、副道に関する規定の新設
など

<副道・植樹帯の例>



出典: 道路構造令の解説と運用(令和3年3月(公社)日本道路協会)

4. 1993年の改正

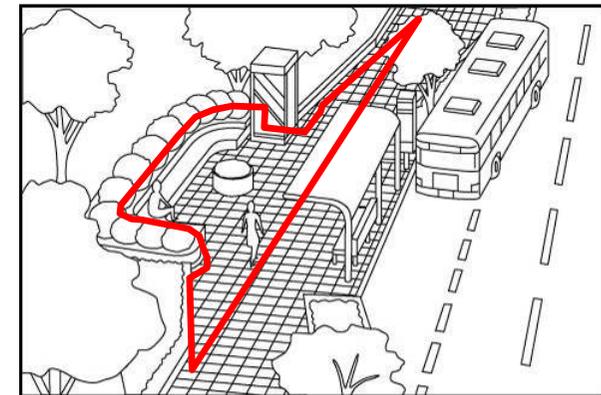
～背景～

- ・ゆとりとうるおいのある国民生活の実現の要請
- ・身体障害者、高齢者等を含む様々な歩行者の多様な利用形態への対応の必要性
- ・国際貨物輸送の円滑化等の観点から車両の大型化への対応の必要性

改正内容

- 歩道等の幅員の変更
(例: 第3種の歩道 1.5m→2.0m)
- 歩行者滞留スペースに関する規定の新設
- 橋、高架の道路等の設計自動車荷重の引上げ(20t又は14t→25tに引き上げ)
など

＜歩行者滞留スペースの例＞



出典: 道路構造令の解説と運用を基に作成
(令和3年3月(公社)日本道路協会)

5. 2001年の改正

～背景～

- ・歩行空間のバリアフリー化への要請（交通バリアフリー法の制定）
- ・政府の地球温暖化防止への取組
- ・地球環境への負荷の少ない道路利用への転換（歩行者、自転車、公共交通機関への交通モードの転換推進）

改正内容

- ・ 歩道等の幅員の変更
（種級区分によらず、歩行者の交通量によるものに変更）
- ・ 軌道に関する規定の新設
- ・ ハンプや狭窄部に関する規定の新設
など

<ハンプの例>



埼玉県吉川市

<狭窄部の例>



東京都文京区

6. 2003年の改正

～背景～

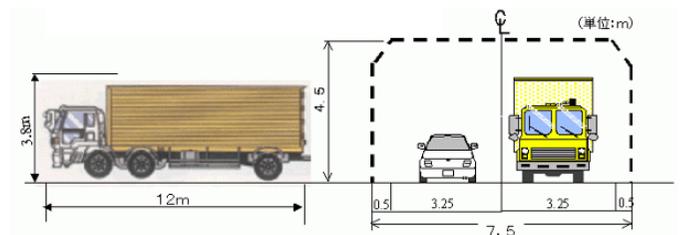
- ・持続可能な経済社会の構築
- ・地域に応じた道づくりの推進、道路整備のコスト縮減の必要性

改正内容

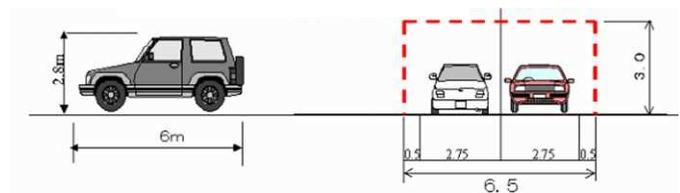
- ・ 小型道路に関する規定の新設
- ・ 高規格幹線道路の完成2車線に関する規定の新設
- など



完成2車線
能越自動車道(石川県穴水町)



普通道路の断面と設計車両



小型道路の断面と設計車両

7. 2011年の改正

～背景～

- ・地域主権改革一括法による道路法の改正(平成23年)により、都道府県・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
- ・地域の実情に応じた道路整備を進めることが可能

改正内容

道路構造令の体系

○高速自動車国道・一般国道は道路構造令の規定による

○都道府県道・市町村道は、道路構造令を参考にして、条例により基準を定める※

〈条例で定める基準〉

・幅員 ・線形(曲線半径等) ・視距 ・こう配(縦断勾配) 等

※ 交通の安全性・円滑性を担保するため必要な以下の項目は道路構造令の規定による

・設計車両 ・建築限界 ・橋、高架の道路等の荷重条件

8. 2018年の改正

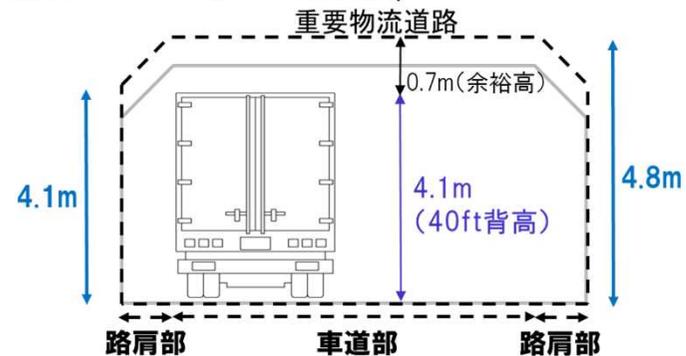
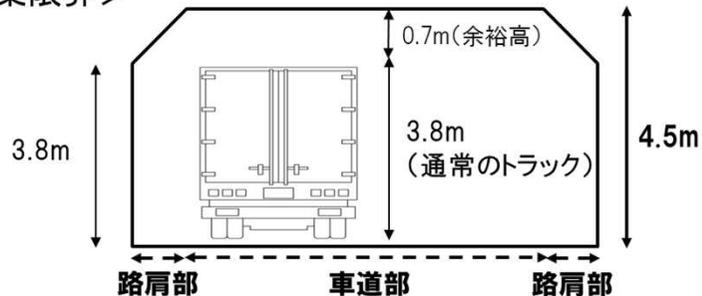
～背景～

- ・平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施
- ・国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い特別の構造基準を設定

改正内容

- ・重要物流道路に用いる設計車両を追加（40ft背高セミトレーラ連結車）（車両高さ 3.8m → 4.1m 等）
- ・重要物流道路に用いる建築限界（H=4.5m → H=4.8m）

<建築限界>



出典：道路構造令の解説と運用（令和3年3月（公社）日本道路協会）

9. 2019年の改正

～背景～

- ・自転車道に必要な幅員(2メートル以上)を確保できない等により、自転車道の整備は全国的に進んでいない。
- ・幅員がより狭くてすむ自転車専用通行帯(道交法に基づく通行区分の指定)について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け。

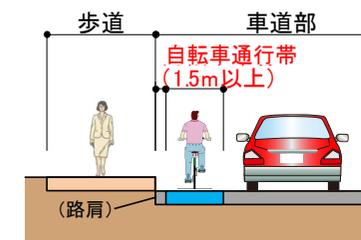
改正内容

- ・歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ・自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/h以上の道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。

<自転車通行帯>



出典: 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((公社)日本道路協会)



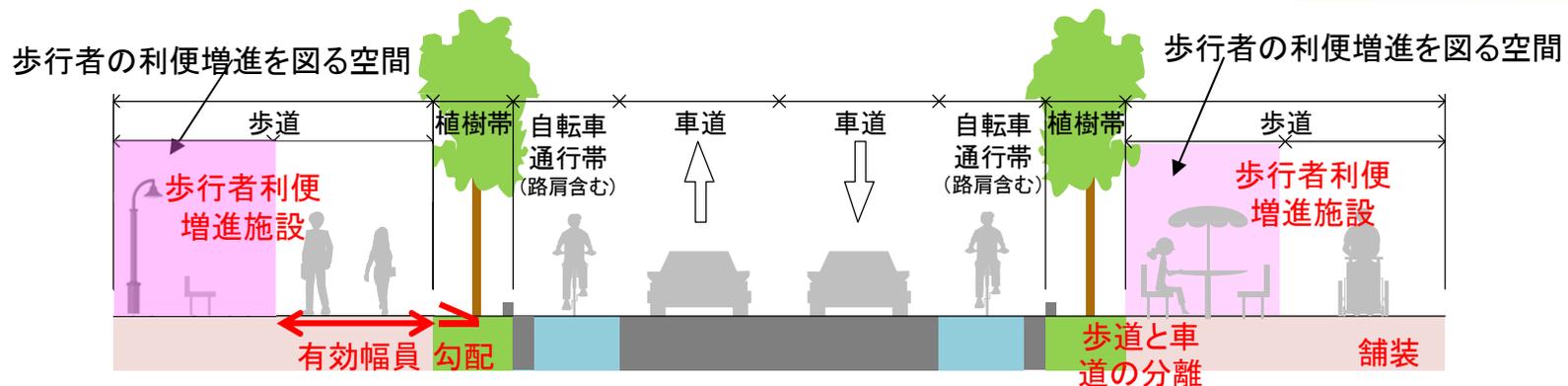
10. 2020年の改正

～背景～

- ・道路法改正により、自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカ等)を道路附属物として位置付け。
- ・道路法改正により、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設(歩行者利便増進道路)。

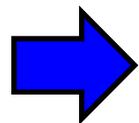
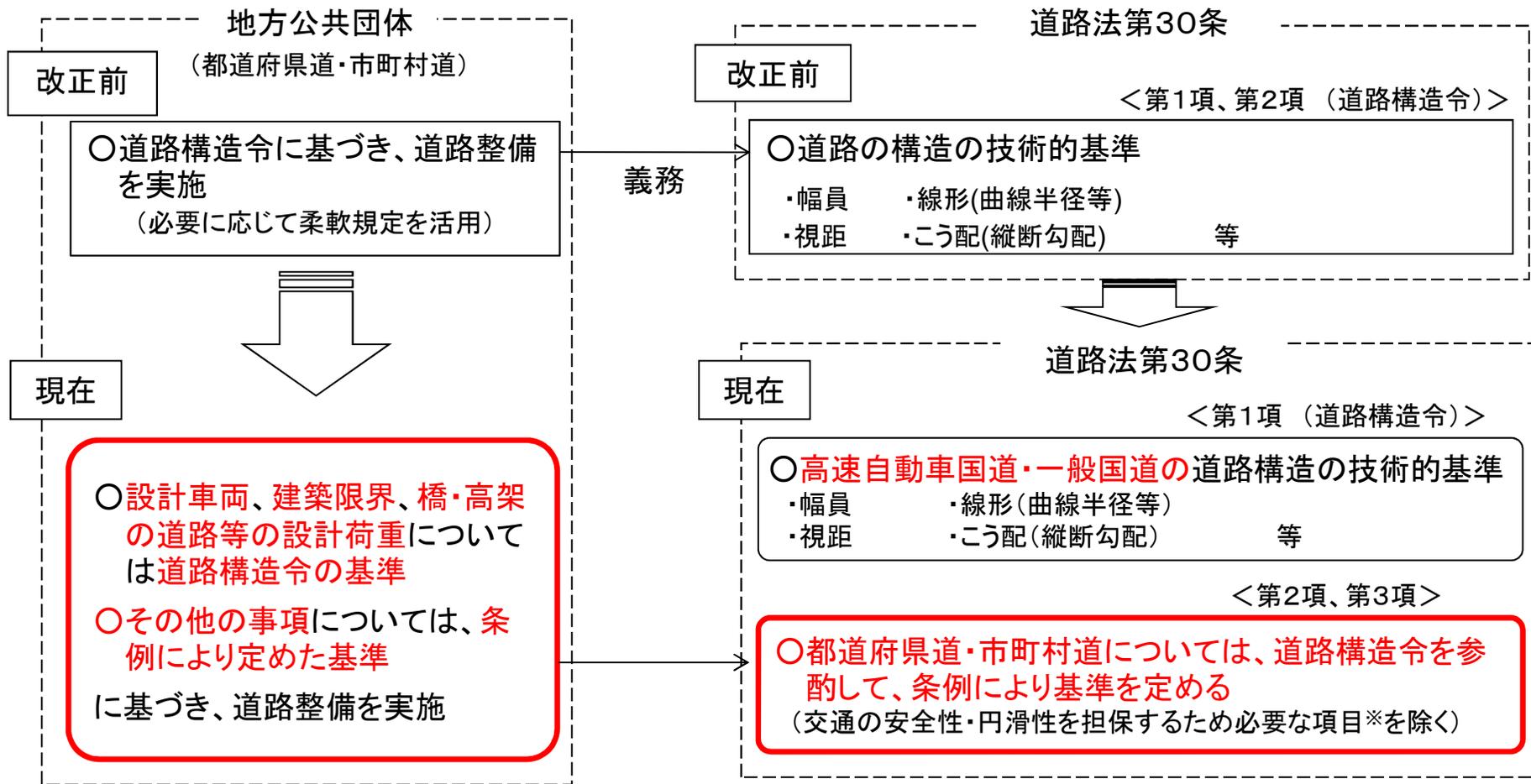
改正内容

- ・交通安全施設として自動運行補助施設を追加
- ・歩行者利便増進道路の構造基準は、道路移動等円滑化基準に適合させることを規定(歩道の有効幅員・勾配等)



地域主権改革一括法における 道路構造令の取扱

1. 地域主権改革一括法における道路構造令の取扱い



- 地域の実情を反映した独自基準を策定するなど、多様な道路構造基準が制定
- (社)日本道路協会において独自基準の調査を実施

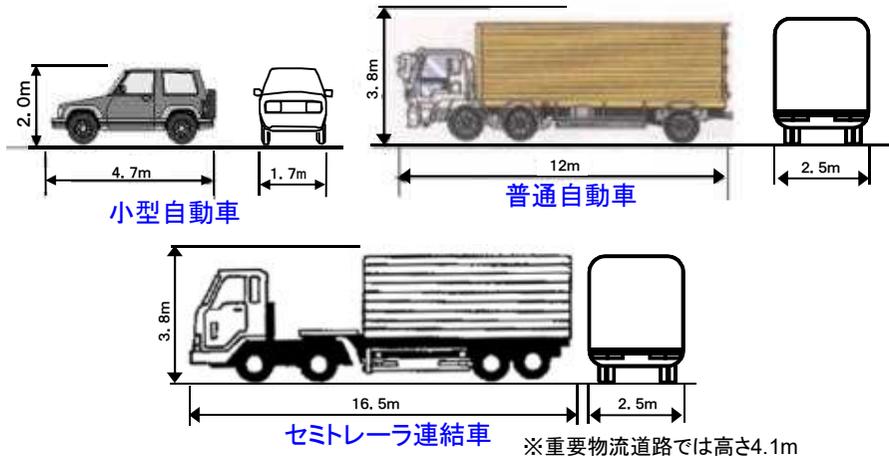
※ 交通の安全性・円滑性を担保するために必要な項目

- 1) 車両の規格等と道路構造の調整
- 2) 橋、高架の道路等の荷重条件

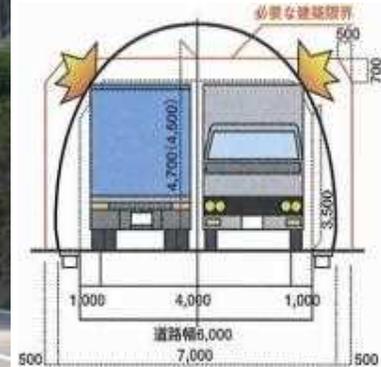
(参考) 車両の安全かつ円滑な通行のため必要な基準

1) 車両の規格と道路構造の調整

《設計車両(第4条)》



(建築限界を確保できず大型貨物車がすれ違えない例)

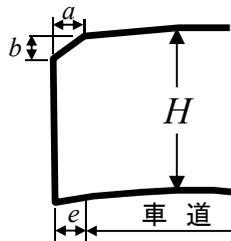


対向車がトンネルを通過するまで入り口で待機するトラック

(高さ制限に関する事故の例)

《建築限界(第12条)》

○車道に接続して路肩を設ける重要物流道路でない普通道路の車道の場合



橋桁にサンルーフから頭を出していた子供が衝突し死亡

低い電線 1歳の命奪う



トラックの荷台の建設機械が建築限界内の電線に接触、倒れた街路灯が幼児を直撃し、死亡

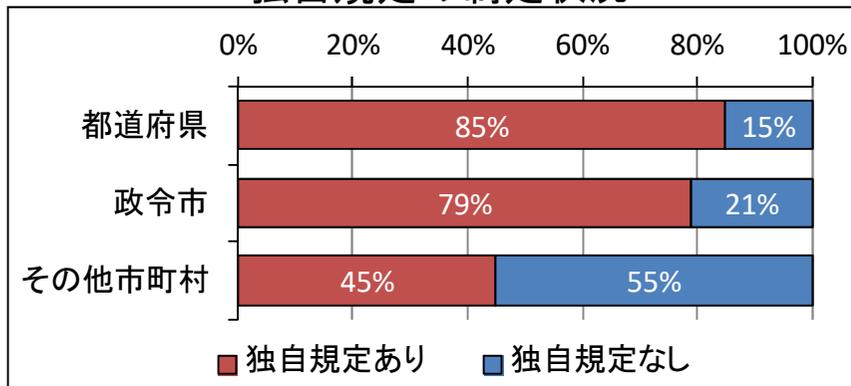
2) 橋、高架の道路等の荷重条件(第35条第2項、第3項)

- 普通道路 245kN
- 小型道路 30kN

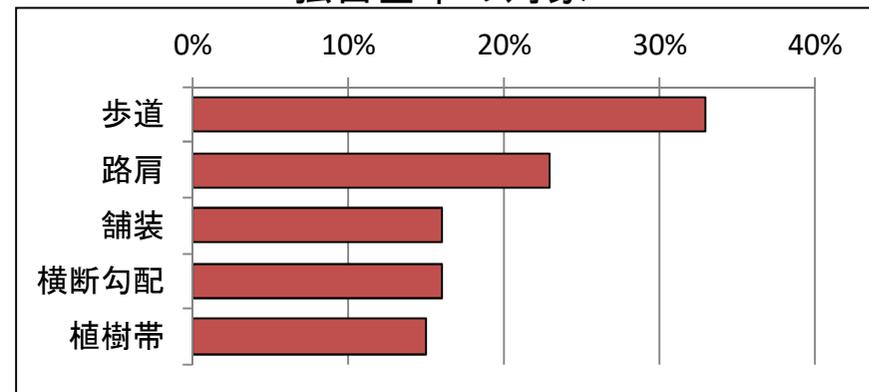
6. 道路構造条例の制定状況

- 2011年の法令改正以後、各地方公共団体が順次、道路構造基準を定める条例を制定。
- 2015年12月時点において、アンケートを実施したすべての都道府県、政令市、その他市町村は道路構造基準を定める条例を制定済み。
- 49%の地方公共団体で、道路構造令とは異なる独自規定を制定している。
- 「歩道」、「路肩」、「舗装」を独自規定の対象とする自治体が多かった。

独自規定の制定状況



独自基準の対象



※各対象ごとの独自基準を制定した地方公共団体数(318)に対する割合

アンケートの概要

- 実施主体 公益社団法人日本道路協会
- 2015年12月実施
- 有効回答数 日本道路協会の会員となっている地方公共団体931のうち654団体から回答を得た。
都道府県(46/47)、政令市(19/20)、その他市町村(589/1,698)

出典:地域ニーズに応じた道路構造基準等の取組事例 増補改訂版((公社)日本道路協会)

(参考) 地域主権改革一括法における標識令の取扱

1) 標識の寸法 (第3条 別表第2 備考一(二))

- ・寸法が図示されているものについては、図示の寸法を基準とする。
- ・高速道路以外の道路では、種類に応じて2倍まで拡大が可能。

■案内標識

<寸法の規定がないもの> <寸法の規定があるもの>

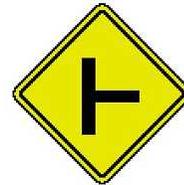


方面、方向及び道路の通称名
(108の4)



道路の通称名
(119のB)

■警戒標識



ト形道路交差点あり
(201のB)

2) 文字の大きさ (第3条 別表第2 備考一(五))

- ・案内標識の文字の大きさは、道路の設計速度に応じ、次の表の下欄に掲げる値を基準とする。
- ただし、必要がある場合にあっては、これを1.5倍、2倍、2.5倍又は3倍に、それぞれ拡大することができる。

設計速度 (km/時)	70以上	40,50又は60	30以下
文字の大きさ (cm)	30	20	10

■ 都道府県道及び市町村道について、案内標識及び警戒標識並びにこれらに附置される補助標識について寸法・文字の大きさに関する規定は、条例により基準を定める。

(参考)地域主権改革一括法におけるバリアフリー道路構造基準の取扱

○都道府県道及び市町村道の特定道路の道路構造は、道路移動等円滑化基準を参酌して、条例により基準を定めることとされている。

[バリアフリー法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)(抜粋)]

第10条 道路管理者は、特定道路又は旅客特定車両停留施設の新設又は改築を行うときは、当該特定道路(略)を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例(国道(略)にあつては、主務省令)で定める基準(以下この上において「道路移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。

2 前項の規定に基づく条例は、主務省令で定める基準を参酌して定めるものとする。

3～5 (略)

(公布) 令和2年5月20日

(施行) 令和3年4月1日

[道路移動等円滑化基準(移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令)(抜粋)]

第1条 この省令は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(略)第十条第一項に規定する道路移動等円滑化基準を条例で定めるに当たって参酌すべき基準(道路法(略)第三条第二号の一般国道にあつては法第十条第一項に規定する道路移動等円滑化基準)を定めるものとする。

(公布) 令和3年3月30日

(施行) 令和3年4月1日