

道路の構造について

国土交通省 道路局 路政課

道路局配属となり約3ヶ月が経過した新人係員の道村君。
ある日の昼休み、先輩の道岡さんと一緒に、昼食を食べながら話をしています。

道岡 道村君、それは何だい？

道村 あ、これですか？地下のコンビニで買ったラザニアです。
イタリア発祥の料理で、パスタ、ミートソース、様々な種類のチーズなどをミルフィーユ状に重ねてオーブンで焼いたものです。この手の込んだ「構造」が、美味しさの秘訣なんですよ！

道岡 ほう。美味しそうじゃないか。私も今度、試してみるよ。
ところで、道村君。道路局に配属されて約3ヶ月が経つけれど、道路法令の勉強は進んでいるかい？

道村 徐々にではありますが、進めております。

道岡 よし。それじゃあ、その復習がてら、道村君に道路法令の解釈についていくつか質問をするとしてよう。

(道村の心の声) 昼食の時くらいゆっくりさせてくれよ…

道岡 さっき、君は、ラザニアの「構造」について説明してくれたけれど、道路法にもまた、「構造」に関する規定があるよね。
全国津々浦々、様々な種類の道路が整備されているけれど、道路法における、「道路の構造」とはどういうものか理解しているかい？

道村 はい。道路の構造の原則については、第29条において、道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない、と定められています。

道岡 うむ。道路の構造は、現実におかれている自然的、外部的諸条件を考慮した上で具体的に決定されるんだね。一般に道路の構造は、安全・速度・快適の三要素を考慮して決定すべきであるとされていて、この観点からすれば、第 29 条は、道路として最小限保持すべき構造の一般原則を定めたものといえるね。

ちなみに、道路の構造に関する基準について、道路法の中でどのように定められているかわかるかい？

道村 はい。道路の構造に関する基準については、例えば、第 30 条の規定が挙げられます。同条では、高速自動車国道と一般国道については、技術的基準として、道路の幅員や勾配など様々な事項について道路構造令で定めることとされています。

道岡 その通り。

道路構造令で規定している基準には、主として、道路の幅員、建築限界、線形、視距、交差・接続等の事項があって、道路の構造の最も重要な要素が包含されているよね。ちなみに、元々、道路の構造に関する技術的基準を政令である道路構造令で定めた理由としては、

- 道路は、元来道路網の一部を形成し、相互に連絡してはじめてその機能を全うできるものであるから、道路の構造については全国的な統一を図る必要があること
- 道路の構造は、交通と密接に関係していて、車両の規格との間で調整を図る必要があること
- 道路は、土地収用法を適用することが可能であり、また、道路の損壊等には罰則が適用されるなど、国民の権利利益を制約することがあるため、予め構造面からも道路の範囲を明確にしておく必要があること

などが挙げられるよ。

ただ、第 30 条において、忘れちゃいけないことがもう一つあるんだよ。都道府県道と市町村道については、一部の事項を除いて、地方公共団体が政令で定める基準を参酌して、条例で技術的基準を定めることとされているんだ。

道村君、どうしてこのような規定が定められているのかわかるかい？

道村 う～ん。わかりません。ご教示願います。

道岡 実は、昭和 45 年に道路構造令が制定されて以降、道路の構造に関する技術的知見が広く一般化してきたことなどを背景として、平成 21 年 12 月に地方分権改革推進計画が閣議決定されて、それを踏まえて、平成 23 年に都道府県道と市町村道の構造に関する技術的基準の一部が条例委任化されることとなったんだ。

道村 そうだったんですね。

道岡 ただ、技術的基準の大部分が条例委任化された一方で、最低限必要とされる、設計車両や建築限界など、一部の基準については、条例委任の対象から外されていることは忘れないでね。道路は

有機的なネットワークを形成して初めてその機能を発揮するものだから、構造の基準が道路管理者ごとに大幅に異なってしまうと、交通の安全性・円滑性に支障をきたしてしまうおそれがあるからね。

道村 時代の変化に応じて、道路の構造に関する規定の内容も変化してきたんですね。とても勉強になりました。

(道村の心の声) 昼休みももう終わりか。ラザニアの構造はまだ綺麗に残ってやがるぜ。とほほ…

【参照条文】

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

(道路の構造の原則)

第二十九条 道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない。

(道路の構造の基準)

第三十条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

- 一 通行する自動車の種類に関する事項
 - 二 幅員
 - 三 建築限界
 - 四 線形
 - 五 視距
 - 六 勾配
 - 七 路面
 - 八 排水施設
 - 九 交差又は接続
 - 十 待避所
 - 十一 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設
 - 十二 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度
 - 十三 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項
- 2** 都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（前項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）は、政令で定める。
- 3** 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

○道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）（抄）

（この政令の趣旨）

第一条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準（都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準にあつては、道路法（以下「法」という。）第三十条第一項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（同項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものを除く。）を定めるに当たつて参酌すべき一般的技術的基準を定めるものとする。