

# 道路構造令の趣旨と弾力的運用について

国土交通省道路局企画課

## I はじめに

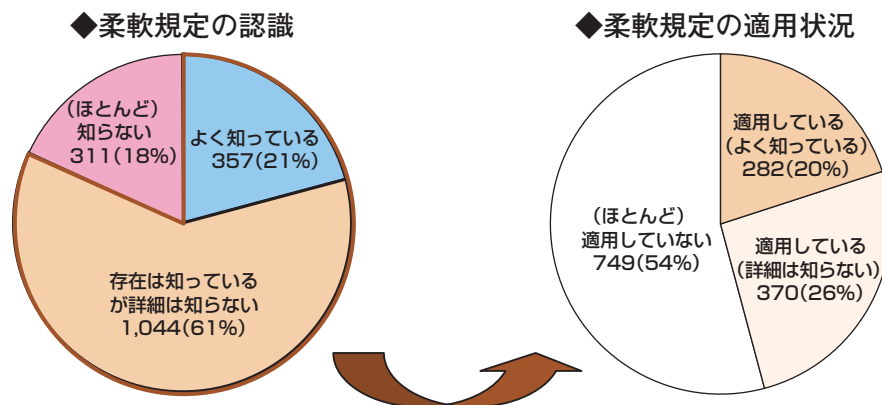
道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）については、地域の実情に即した道路整備が可能となるよう、多くの特例規定が設けられているなど、柔軟な運用が可能な制度となっている一方で、規定が画一的であり、歩行者が疎らな地域における両側歩道の存在など、過大な道路整備の原因になっているとの指摘も多い。

国土交通省では、平成20年9月24日に「柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会」を立ち上げ、道路構造令の規定面、運用面を問わない改善策の方向性について検討を行う過程において、

全ての地方自治体を対象としたアンケート調査を実施した。

その結果、柔軟規定の認識に関する調査において、「（ほとんど）知らない」、「詳細は知らない」と回答した地方自治体が8割に上るなど、道路構造令の趣旨の周知が必ずしも十分でなかったことや、認識があっても、十分に活用されるには至っていないとの実態が把握されたところである。

これを踏まえ、道路構造令の制度及び規定の趣旨について、以下のとおり整理したので、道路構造令の弾力的運用にあたっての参考とされたい。



図：地方自治体へのアンケート結果

## II 道路構造令の趣旨

道路の構造については、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二十九条において、「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。」との一般原則が示されている。また、これに対応して同法第三十条第一項及び第二項に基づき、道路の構造の技術的基準を政令で定めている。

参考) 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 道路の構造の技術的基準は、道路の種類ごとに左の各号に掲げる事項について政令で定める。

- 一 幅員 二 建築限界 三 線形 四 視距 五 こう配 六 路面 七 排水施設
  - 八 交差又は接続 九 待避所 十 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
  - 十一 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造について必要な事項
- 2 橋その他政令で定める主要な工作物については、前項の規定による外、その構造強度について必要な技術的基準を政令で定めることができる。
- 3・4 (略)

道路が備えるべき機能や、道路の置かれる自然的・外部的条件、道路に対する関係者のニーズ等は、道路の存する地域に応じて多種多様であり、道路の構造は、これら地域の状況に即して柔軟に決定されるべきことは言うまでもない。

その一方で、道路はネットワークとして相互に連絡してはじめてその機能を全うするものであり、道路の種類を問わず不特定多数の交通の用に供されるものであること、道路交通は、基礎施設である道路と可動施設（主として自動車）とが相まって成り立つものであり、道路交通の安全性や円滑性等を確保するためには、両者の間には合理的な調和の関係が必要となること、道路事業は、公益性が高いことから土地収用を行う場合があり、また道路の損壊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、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、といった理由により、最小限の事項については、道路の構造を基準化する必要がある。

道路構造令は、このような背景を踏まえ、道路法第30条第1項及び第2項を根拠として、同法第二十九条の一般原則のうち最小限保持すべき基準を定めたものである。規定には特例措置などの柔軟規定が数多く盛り込まれ、幅広い運用が可能となっているほか、道路構造令の規定をどのように適用するかについては、地域の状況に精通した道路管理者が自らの裁量と責任により判断するものであり、自立的運用を前提としている。

なお、道路構造令は、最小限保持すべき基準であることから、道路の構造を網羅的に規定したものではなく、道路構造令に規定のない事項については、道路法第二十九条の一般原則に則りつつ、各道路管理者の判断で具体的に決定すべきものである。

### III 道路構造令の対象

道路構造令第一条において、道路構造令は「道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるもの」と規定されている。したがって、新設又は改築以外の工事については適用されず、また、道路構造令の規定に適合しない道路をそのまま存置することは道路構造令の規定に抵触しない。

また、一般的技術的基準とは、道路の通常の機

能を確保し、通常の自然的・外部的条件に対応する技術的基準ということである。したがって、一般的道路利用とは異なる機能を必要とするものや通常の自然的・外部的条件とは異なる条件のもとにあるもので、道路構造令の規定すべてをそのまま適用することができない場合には、その構造について個別に検討することは差し支えない。

## Ⅳ 諸規定の性格

### 1) 基本的な規定

このような制度の趣旨を反映し、道路構造令の個別の規定は、地域の実情を踏まえた弾力的な対応を可能とする観点から、基本的に以下のような性格を持っている。

#### ① 限定的な定量的規定

道路構造令においては、道路交通の安全性、円滑性の確保や土地収用時等における道路の区域の明確化等の要請に応えつつ、最小限の規定とするため、数値の定められた定量的な規定は、線形に関するもの（曲線や勾配等）や幅員に関するもの（車道や歩道等）に概ね限定されている。

また、これらの規定のほとんどは、最低値を定めそれ以上の値を採用できる規定、標準値を定めその前後の値を採用できる規定など、運用幅を持ったものとなっている。

#### ② 性能規定

橋、舗装、排水施設、交通安全施設、トンネル等の工作物や構造物については、一定の性能を保持することを求める性能規定や、必要に応じて設置する旨のみを定めた規定として定性的に規定されており、詳細な仕様は定められていない。

#### ③ 言葉の用法

この他、道路構造令には、幅広い運用を可能とするため、言葉の用法として、「都市部／地方部」や「多い／少ない」など、限定的な定義ではなく、一般的な表現が多く用いられている。これらの規定の具体の運用は、地域の状況に即した道路管理者の判断によるものである。

### 2) 2段構えの柔軟規定

道路構造令には、以上の基本的な規定の他、更に以下のような柔軟な規定が盛り込まれている。

#### ① 各規定における特例措置

多くの条文には、ただし書きによる特例措置として、最小値をさらに緩和した特例値や、適用除外とする等の規定、設置の例外を認める規定などが定められている。また、それらの特例措置の適用条件の多くは、「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」のように、弾力的運用が可能な表現により規定されている。

#### ② 包括的な特例措置

諸規定に適合しない場合であっても、交通や安全に支障のある区間を少しでも改善するための取組を可能とする趣旨で、道路構造令においては、各規定における特例措置に加え、以下のように、一定の要件を満たす小区間について応急的に改築を行う場合には、包括的に多くの条文が適用除外となる規定が設けられている（第三十八条 小区間改築の場合の特例）。

- ・道路の交通に著しい支障があり、隣接する区間が道路構造令の規定に適合していない小区間について、当該小区間のみを、線形や幅員等に関する諸規定どおりに整備することが適当でない場合には、それらの規定によらずに改築を行うことを可能とするもの（第一項）。
- ・道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について、事業の緊急性に鑑み、幅員等に関する諸規定によらずに、改築を可能とするもの（第二項）。

参考) 道路構造令（昭和四十五年十月二十九日政令第三百二十号）（抄）

（小区間改築の場合の特例）

第三十八条 道路の交通に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合（次項に規定する改築を行う場合を除く。）において、これに隣接する他の区間の道路の構造が、第五条、第六条第四項から第六項まで、第七条、第九条、第九条の二、第十条第三項、第十条の二第二項及び第三項、第十一条第三項及び第四項、第十一条の四第二項及び第三項、第十五条から第二十二條

まで、第二十三条第三項並びに第二十五条の規定による基準に適合していないためこれらの規定による基準をそのまま適用することが適当でない認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

2 道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合において、当該道路の状況等からみて第五条、第六条第三項から第五項まで、第七条、第八条第二項、第九条、第九条の二、第十条第三項、第十条の二第二項及び第三項、第十一条第三項及び第四項、第十一条の四第二項及び第三項、第十九条第一項、第二十一条第二項、第二十三条第三項、次条第一項及び第二項並びに第四十条第一項の規定による基準をそのまま適用することが適当でない認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

## 道路構造令の概要

### <道路構造令の趣旨>

- ・ネットワーク性、不特定多数の利用
- ・車両の規格等との調整
- ・土地収用等の範囲・根拠の明確化

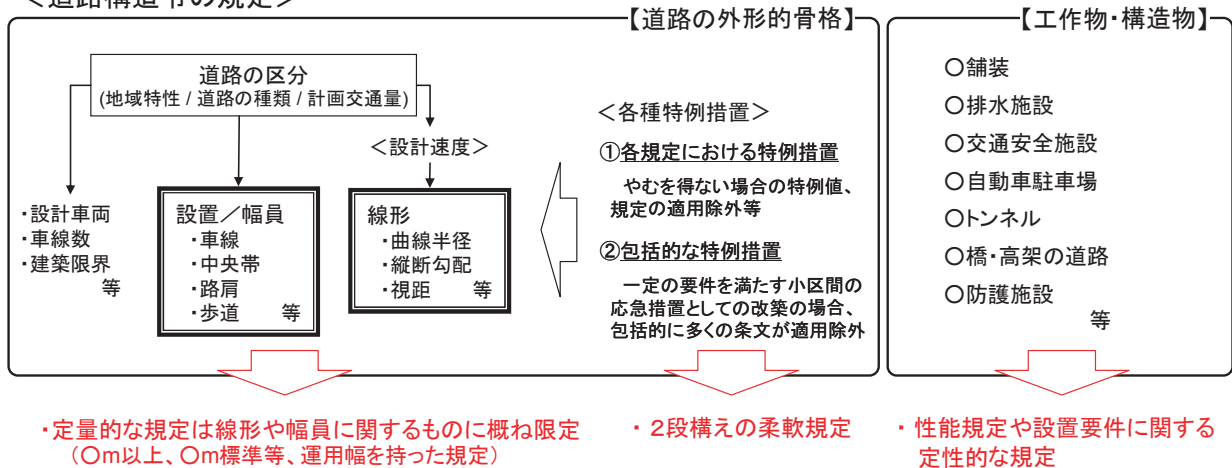
規範性

- ・求められる多様な機能
- ・多様な自然的・外部的条件
- ・その他の地域の状況・ニーズ

柔軟性

- ①安全性、円滑性の確保等の観点から最小限保持すべき基準
- ②多くの特例措置などの柔軟規定が盛り込まれ、幅広い運用が可能
- ③道路管理者自らの裁量と責任に基づいた自立的運用が前提

### <道路構造令の規定>



## V 自立的運用

IIに記したように、各規定の適用は、各道路管理者が、道路法第29条の一般原則に照らしつつ、自らの裁量と責任に基づき判断するものである。

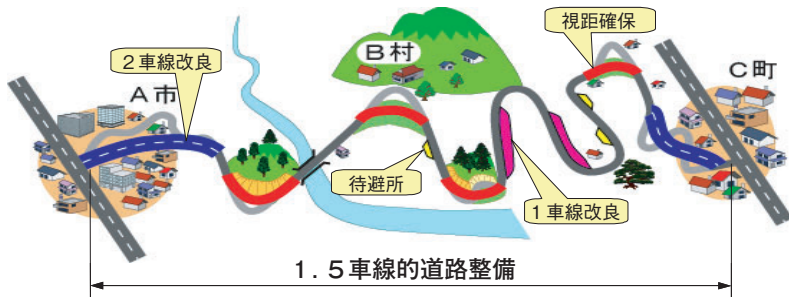
道路に求められる機能は、一義的な機能としての交通機能に加え、その反射的機能として、防災機能や収容機能といった空間機能や、景観形成等のための環境形成機能など多岐に渡るが、個別の道路が備えるべき機能は、交通状況や道路の利用形態、沿道土地利用や地形などの道路のおかれた自然的・外部的状況、経済性などに応じて様々であり、これらを総合的に勘案して、整備を行おうとする道

路が重視すべき機能を検討した上で、道路構造令と矛盾しない範囲で、地域にとって適切な道路構造を各道路管理者が決定することが基本である。

例えば、多くの規定に設けられている「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」の特例措置の適用については、全国一律である必要はなく、地形の状況、市街化の状況、経済性、整備効果等の地域に応じた様々な要因により、基本的な規定を適用することが著しく合理的でない等の場合に、各道路管理者の裁量と責任に基づき検討されるべきものである。

## ・ 1.5車線の道路整備

全てを2車線での整備ではなく、1車線や待避所設置等と組み合わせて整備



図：道路構造令の弾力的運用例

## ・ 歩道の設置

歩道の設置については、地域の状況に合わせて道路管理者が判断

### <設置状況>

補助事業箇所のうち  
34%は歩道を設置していない。

	歩道なし	片側のみ	両側設置
割合	34%	37%	30%

※地方道改築事業（補助事業、交付金事業）  
の箇所数の割合（H18）

## Ⅵ その他の技術基準通知について

これまで、道路構造令を補完する形で、国において各種の技術基準を定め、通知を発出してきたところである。これらは、都道府県道及び市町村道については、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百四十五条の四第一項の規定に基

づく技術的助言として扱われるものであり、拘束力を有するものではない。（なお、指定区間外国道にあっては、地方自治法第二百四十五条の九第一項の規定にもとづく処理基準との扱いとなる。）。

参考）地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）  
（技術的な助言及び勧告並びに資料の提出の要求）

第二百四十五条の四 各大臣（内閣府設置法第四条第三項に規定する事務を分担管理する大臣たる内閣総理大臣又は国家行政組織法第五条第一項に規定する各省大臣をいう。以下本章、次章及び第十四章において同じ。）又は都道府県知事その他の都道府県の執行機関は、その担任する事務に関し、普通地方公共団体に対し、普通地方公共団体の事務の運営その他の事項について適切と認める技術的な助言若しくは勧告をし、又は当該助言若しくは勧告をするため若しくは普通地方公共団体の事務の適正な処理に関する情報を提供するため必要な資料の提出を求めることができる。

2・3（略）

（処理基準）

第二百四十五条の九 各大臣は、その所管する法律又はこれに基づく政令に係る都道府県の法定受託事務の処理について、都道府県が当該法定受託事務を処理するに当たりよるべき基準を定めることができる。

2～5（略）

## Ⅶ おわりに

少子高齢化やバリアフリー化への対応、厳しい財政状況を反映した一層効率的な道路整備への要請、既存ストックの有効活用、自転車や公共交通など自動車以外の交通モードへの転換など、道路のあり方に対するニーズは、時代の変化や社会の成熟化と共に、ますます多様化している。また、交通の安全性の確保や渋滞の解消など、時代背景を問わない普遍的な要請への対応も、依然として重

要な課題であり続けている。

今後は、道路に対するこれらの様々なニーズに対し、各道路管理者が、道路構造令の規定を弾力的に運用しつつ、地域の実情に応じた道路整備を推進することがますます求められており、国土交通省としても、趣旨の周知や柔軟規定の活用促進等に取り組んでいきたいと考えている。