

「米子市が管理する市道の構造の技術的基準を定める条例（案）」 の骨子について

1 はじめに

米子市では、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（平成23年法律第37号及び第105号）」による道路法（昭和27年法律第180号）等の一部改正を受け、これまで国が定めていた道路の構造の技術的基準を当該道路の管理者である地方公共団体が条例で定めることとなりました。

このため、「米子市が管理する市道の構造の技術的基準を定める条例」を定めるものです。

2 条例に記載する事項

(1) 趣旨

道路法に基づく、市道の構造の技術的基準等を定めることとします。

※道路の区分において本市が整備するに該当しない、高速自動車国道及び自動車専用道路の基準についてはその基準について定めませんこととします。

(2) 条例で定める基準

市道の構造の技術的基準（道路法第30条第3項により定める基準）

道路法の規定では、道路の構造の技術的基準について、国が政令で定める事項と市が条例で定める事項に区分されるため、ここでは米子市が条例で定める事項（従来【道路構造令】で定められていた道路の幅員、線形、勾配、視距等の基準）を規定することとします。

3 条例の概要

(1) 条例で定める基準の内容

条例は、政令で定める基準を参酌して、都道府県道は各都道府県で、市町村道は各市町村で定めることとされています。（国道の基準は、従前どおり政令）

条例で定める基準は、政令（道路構造令）で定められている基準に従って定めることを基本とし、米子市の実情に照らし必要な内容について、独自の基準を定めることとします。

(2) 独自基準（案）の概要

市道の構造の技術的基準

①【自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅の拡大規定】

現状・背景

- 道路構造令では、車道の左側に設ける路肩の幅員を、第3種（地方部）の道路は0.75m以上、第4種（都市部）の道路は0.5m以上と規定しています。
- 自転車歩行者道等を設けない場合においては、歩行者及び自転車等は路肩を通行することとなりますが、通行に必要な幅は、歩行者で0.75m自転車1.0mとされています。

米子市の方針

条例では、自転車等の安全性向上の観点から、路肩幅員の拡大について規定することを考えています。

<参酌すべき基準：構造令 第8条第2項>

- 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。

ただし、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分			道路の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)	
第3種	第2級から	普通道路	0.75	0.5
	第4級まで	小型道路	0.5	
	第5級		0.5	
第4種			0.5	



<条例(案)>

- 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。

ただし、付加車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

(表 省略)

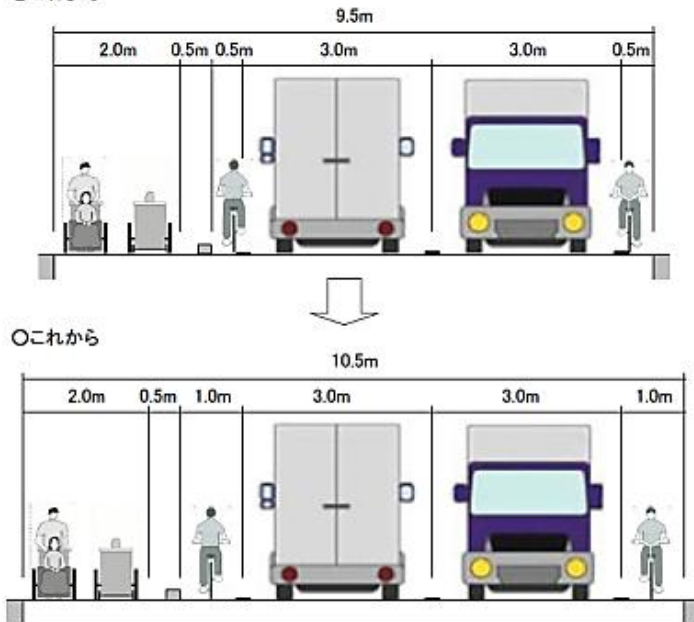
- 前項の規定にかかわらず、第3種第2級から第4級まで又は第4種第1級から第3級の道路で自転車道を設けない場合において、次に掲げる場合の道路の左側に設ける路肩の幅員は1メートル以上とするものとする。

ただし、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない箇所については、前項の規定によることができる。

- (1) 歩道又は自転車歩行者道(以下「歩道等」という。)を設けない道路の車道
- (2) 歩道等を道路の片側だけに設ける場合において、歩道等を設けない側の車道
- (3) 自転車の交通量が多い道路で歩道を設ける場合(歩道の幅員が3メートル以上である場合を除く。)において、歩道を設ける側の車道

【第4種第3級(片側歩道の場合)の例】

○これまで



②【右折車線等を設ける場合の車線幅員の縮小規定】

現状・背景

- ・交差点における交通の円滑化を図るためには、右折車線等(屈折車線、変速車線)を設けることが効果的ですが、沿道の状況等により、正規の幅員をとることが困難な場合があります。
- ・道路構造令では、右折車線等を設ける場合の車線幅員の縮小規定は、都市部(第4種)の道路についてのみ規定していますが、地方部(第3種)の道路にあっても、沿道の家屋等の状況により、正規の幅員をとることが困難な場合が想定されます。
- ・また、右折車線等そのものについては、道路構造令には「3.0mを標準とする。とだけ規定されており、標準としない場合については規定されておらず、運用により縮小を行っている現状です。

米子市の方針

条例では、車線幅員を縮小することで右折車線等を設けることにより交通の円滑化を図れるよう、第3種の道路についても車線幅員の縮小について規定することを考えています。

併せて、右折車線等の縮小についても条例で規定するよう考えています。

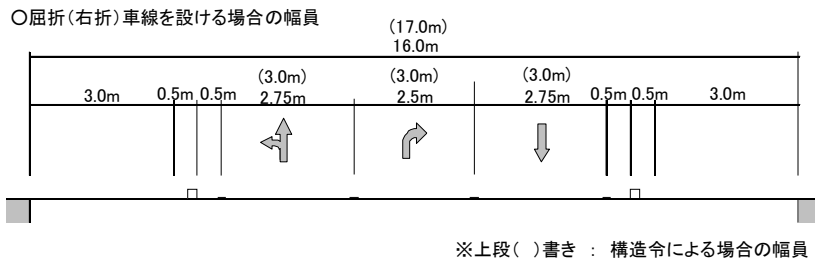
<参酌すべき基準：構造令 第27条第3項、第4項>

- 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該部分の車線(屈折車線及び変速車線を除く。)の幅員は、第4種第1級の普通道路にあっては3メートルまで、第4種第2級又は第3級の普通道路にあっては2.75メートルまで、第4種の小型道路にあっては2.5メートルまで縮小することができる。
- 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあっては3メートル、小型道路にあっては2.5メートルを標準とするものとする。



<条例(案)>

- 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該部分の車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員は、**第3種第2級又は第4種第1級の普通道路**にあつては3メートルまで、**第3種第3級又は第4種第2級若しくは第3級の普通道路**にあつては2.75メートルまで、第4種の小型道路にあつては2.5メートルまで縮小することができる。
- 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあつては3メートル、小型道路にあつては2.5メートルを標準とするものとする。ただし、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においては、0.25メートル（大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる右折車線においては、0.5メートル）減じた値とすることができる。



③【バス停の構造に関する規定】

現状・背景

- ・バス停の構造については、道路構造令では規定しておらず、道路移動等円滑化基準では高さ（15cm）のみ規定しています。
- ・現在のバス停について、停車したバスとバス停との距離が離れすぎることから、乗降しにくいとの声が聞かれたことから、鳥取県では、バスが停留所との隙間を空けずに停車（以下「正着」という。）しやすい構造について、平成23年度に関係者団体等と協議・検討されたところです。

米子市の方針

条例では、**正着しやすいバス停の構造とするよう規定するとともに、特定道路以外の道路のバス停への適用を図るため、市道の構造の技術的基準の中で規定することを考えています。**

<参酌すべき基準：構造令>

規定なし

<参酌すべき基準：道路移動等円滑化基準 第17条>

- 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとする。



<条例(案)>

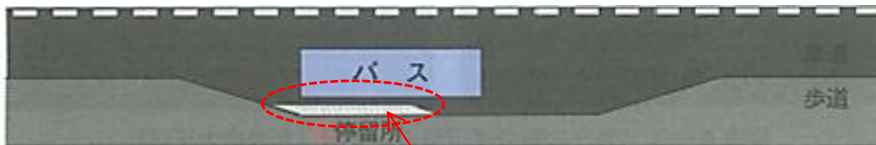
- 乗合自動車の停留所を設ける歩道又は自転車歩行者道(以下「歩道等」という。)の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとする。
- 乗合自動車の停留所を設ける歩道等の部分は、その縁端と乗合自動車の乗降口の床面の縁端との間隔ができる限り小さくなるように乗合自動車が停留できる構造とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

バス停構造検討結果

高齢者、障がい者等が低床バスに円滑に乗降できるような歩道の構造

①歩道の高さは15cmとする

②バスが歩道に隙間を空けず停車できるよう、張り出し状のテラスを設ける



- ・テラス
- ・高さ 15 cm