

「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例（案）」の概要 に関するパブリックコメントの実施結果について

平成25年1月24日
道 路 企 画 課

1 パブリックコメントの募集等

「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例（案）」の概要について、次のとおり県民の皆様から意見を募集しました。

- (1) 募集期間 平成24年11月28日（水）から12月25日（火）まで
- (2) 周知方法 条例(案)の概要をホームページで公開するとともに、県庁県民課、各総合事務所県民局、県立図書館及び市町村役場窓口で配架、並びに関係団体に郵送した。また、新聞掲載を実施した。
- (3) 応募件数 31件（8名）

2 意見の内容と対応方針

意見の概要	対応方針
全体に対する意見	
賛成する。	賛同のご意見として承ります。
県道の構造の技術的基準に関する意見	
鳥取県で従来使用してきた運用上の目安の数値（片勾配、合成勾配、縦断勾配の上限値や縦断曲線長の最低値等）を条例に記してはどうか。 (5件)	条例では、従前の基準（構造令）と同様に、最低限適合させるべき値を規定することとし、従来使用してきた目安の数値（望ましい値）については、条例では規定せず、運用で示すこととします。
【①市街地等における車道縦断勾配の上限値の縮小】 基準の適用範囲（市街地等）を明確にする必要があります。	都市部（第4種）の道路及び地方部（第3種）の平地部の道路について、当規定を適用することとしています。
【②県道における1車線道路の適用】 大型車交通量や沿道利用（歩行者等）の有無等、交通実態に即した運用が望ましいと考えます。路肩50cmでは歩行者が危険な状況になることが予想されます。 また、適用が山地部に限定されていますが、平地部でも用地取得が困難な場合等には同様な運用もあるのではないのでしょうか。	路肩50cmは、最低値として規定するものであり、必要に応じ広げることができます。 また、平地部についても同様に1車線道路（第3種第5級）とすることができる規定としていますが、用地取得の困難を理由とした適用は考えていません。
【②県道における1車線道路の適用】 交通量500台／日未満の確認方法を明確にする必要があります。 例えば、交通量調査による、または、適用路線の指定などが該当すると考えます。	計画交通量については、従前と同様に交通量調査をもととして定めることとします。
【②県道における1車線道路の適用】 条例（案）本文に、「第3種第5級及び第4種第4級」とあるが、表中では、「第3種第5級及び第4種第4級」の表記・表現がなく、分かりにくいのではないのでしょうか。	表中に表記するよう修正します。
【③待避所の長さの縮小】 待避所の長さ、車両進入のテーバ長も具体的に規定してはいかがでしょうか。	テーバ部は、車両の待避所への出入りを容易にするために設けるものであり、その長さについては、待避所の長さや地形の状況等に応じて決定すべきと考えており、条例では規定せず、運用で示すこととします。

意見の内容	対応方針
<p>【⑤自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大】 案では、路側帯（路肩）の幅を1mに広げることで自転車の通行場所とするようですが、自転車の通るスペースを路側帯（路肩）とは別に独立して確保してほしい。 現在の道路交通法では、自転車は車ということで車道を走るのが原則です。 しかし、自動車の運転手からすれば、危険でしかありません。 例外として歩道を走る表示があれば、歩道が走れることになっていますが、東京などでは人と自転車とがぶつかって死亡する事故も起きていますと聞きます。 道路の規格として、路側帯（路肩）とは別に自転車の走る場所（自転車専用レーン）を確保することが自動車と自転車、人と自転車の事故を防ぐ効果があると思います。</p>	<p>自転車の走行場所を確保する方法としては、①自転車道、②自転車専用通行帯（自転車レーン）があり、 ① 自転車道については、従前の基準（構造令第10条）を条例でも規定することとしており、自転車、自動車の交通量等を勘案して必用に応じ設置することとします。 ② 自転車専用通行帯については、道路交通法に基づくものであり、道路管理者が定める条例の中で規定することはできませんが、車両通行帯の下限値が1mとされていることから、1m以上の路肩とすれば、自転車専用通行帯とすることも可能です。</p>
<p>【⑤自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大】 自転車歩行者道の構造とし、自転車走行レーンの着色指定等を行う事で歩行者の安全を確保するという考え方はもうないのでしょか。</p>	<p>自転車歩行者道に自転車走行部分を明示する方法には、標識令に定める道路標示（規制標示）と、標識令によらずに自転車の車道寄り通行を誘導するものがあり、今後も、その適用については交通管理者と調整を図ることとなります。</p>
<p>【⑤自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大】 道路交通法の改定を踏まえての施策ですが、1m以上とされていますが、路肩走行なので1.5m以上とすべきではないでしょうか。</p>	<p>道路を設計するにあたっての自転車の通行における占有幅は1mとしており、また、道路交通法施行令において車両通行帯（自転車専用通行帯）の幅員の下限値が1mとされていることから、最低値として1mを規定するものです。</p>
<p>【⑤自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大】 歩道がない場合は、路肩幅員を広げることは良いことだと思いますが、歩道がある場合、車道路肩を0.5m広げる代わりに、歩道を2.0m→2.5mにして自転車歩行車道にした方が安全ではないでしょうか。 また、今後、自転車は、自転車歩行車道ではなく、車道路肩を走行するようにしていくようになるのでしょうか。</p>	<p>自転車歩行者道の設置については、歩行者、自転車及び自動車の交通状況からその必要性を判断しているところであり、今後も同様の運用を行うよう考えています。（なお、自転車歩行者道の幅員の最小値は3.0mであり、歩道（最小値2.0m）より1.0m広げる必要があります。） また、自転車の通行位置については、道路交通法で定められるものであり、当該条例で規定するものではありません。</p>
<p>【構造令 第10条の2(自転車歩行者道)第4項】 鳥取県は、歩道の設置は歩行者数が少ないため設置が困難なため、少人数でも命を守るため、自転車歩行車道を設置してきた。しかし、最近では全国的に自転車は車道走行としているため高校生等が車道（右側通行が多い）通行している。そこで本県では、自転車は弱者側として、自転車歩行車道を積極的に設置し安全安心を高める規定を定めようか。</p>	<p>自転車歩行者道の設置については、歩行者、自転車及び自動車の交通状況からその必要性を判断します。</p>
<p>【⑤自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大】 条例（案）本文で、「・・・幅員は1メートル以上とするものとする。」となっているが、現時点での既設道路は1メートル以下が多く、また、早急に1メートル以上を確保することも困難な箇所が多いと思料される。 このため、「・・・幅員は1メートル以上とすることができる。」というような、「出来る規定」としてはいかがでしょうか。</p>	<p>条例は、今後、県道を新設又は改築する場合における道路の構造の基準を定めるものであり、これまでに整備された既設道路が基準に満たない場合において、条例に違反するものではありません。</p>
<p>【⑥歩道の車道に対する高さ】 地方部では、円滑な通行と経済性から歩道と車道の高さを同じにするが、都市部も同様にしたいと思っています。都市部では、経済性より優先する何らかの理由があって歩道を車道より高くするのでしょうが、その理由が分かりません。</p>	<p>歩道を車道と同じ高さとせず5cm高くするのは、視覚障害者が歩車道境界部を明らかに確認できる高さとしたこと、及び車道の路面の雨水が歩道面に流れないことを考慮したものです。</p>

意見の内容	対応方針
<p>【⑦バス停の構造】 バスが正着しやすい構造とすることは良いことだと思いますが、例示が最適案とは思えないので、一例としての例示としてはいかがでしょうか。</p>	<p>条例では、具体的な構造までは限定せず、バスが正着しやすい構造とする旨を規定することとしています。</p>
<p>【構造令 第5条(車線等)第2、4項】 「車線数は道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形状況に応じ・・・の数は二とする。」とありますが、地形状況に応じを、鳥取県版では除雪、路面工事、右折車線確保等を考慮して主要区間二車線を前提とせず、三車線が確保出来るよう規定を定めてはどうか。</p>	<p>当該規定は、右折車線等を除いた車線の数を規定するものであり、右折車線等の確保は、他の条項（構造令第8条、第11条の3、第27条）によることとなります。 なお、路面工事は一時的なものであり、そのために道路の幅員を広げることは考えていません。</p>
<p>【構造令 第8条(路肩)第2項】 「路肩の幅員は・・・やむを得ない・・・縮小することが出来る」を、堆雪幅、緊急停車（携帯電話の通話出来る幅）を考え広げる方向で検討する。</p>	<p>従前の基準（構造令第11条の3）と同様に、「積雪地域に存する道路の中央帯、路肩、自転車歩行車道及び歩道の幅員は、除雪を勘案して定めるものとする。」ことを規定します。 なお、携帯電話の通話のための路肩の拡大については考えていません。</p>
<p>【構造令 第16条(曲線部の片勾配)】 車道部の曲線半径による片勾配について、交差部では応用で2%とかアレンジする場合もあるので、統一的な本県の考えを示していただくと物事が決まり易いです。</p>	<p>安全性を考慮したうえで県独自の規定を定めることが困難なため、従前の基準（構造令）と同じ規定とします。</p>
<p>【構造令 第16条(曲線部の片勾配)】 「道路曲線部の片勾配を横滑り摩擦係数により低減する」ことを規定することを希望します。 理由 (1) 県道は設計速度も比較的低い。 (2) 現道拡幅改良等による制約条件から、曲線半径が小さくなることが多い。</p>	<p>条例では、従前の基準（構造令）と同様に、片勾配の上限値を規定し、具体的な算定方法（計算方法）については、従前どおり運用に委ねることとします。</p>
<p>【構造令 第27条(平面交差又は接続)】 右折車線の設置要件の「右折ピーク時交通200台/hかつ20%」を見直してはどうか。</p>	<p>従前の基準（構造令）には、右折車線の設置要件は規定されていません。（参考図書（道路構造令の解説と運用）に右折車線を設けない場合の例として「設計時間交通量が200台/時未満かつ右折率が20%未満の場合」が記載） 右折車線の設置については、これまでどおり状況に応じ判断します。</p>
<p>【構造令 第27条(平面交差又は接続)】 横断歩道及び自転車横断帯の位置について、大型車の左折時における安全確保の事もあがるが、交差点は出来るだけコンパクトにすることにより、交通容量を高められ、それ以上に歩行者が直線的に歩行できて安全性が上がるので、1～3mの位置とすることを明確にする。</p>	<p>横断歩道等の設置は道路管理者ではなく、交通管理者（公安委員会）が行うものであり、いただいたご意見は当該条例で定める内容の対象外となります。</p>
<p>【構造令 第12条(建築限界)】 歩道への路上施設等（電柱、信号柱、横断防止柵、視線誘導標等）の設置位置について、第四種道路の停車帯があるところの基準（車道から0.25m離す）を、第三種道路にあっても同様に設置している例が見受けられる。 歩道側を広く使用するため、路上施設等の設置位置の徹底に関する県の通知について規定してはどうか。</p>	<p>建築限界の規定については条例に委任されておらず、従前どおり政令（構造令）によることとなっており、いただいたご意見は当該条例で定める内容の対象外となります。</p>
<p>【構造令 第13条(設計速度)】 設計速度が50km/hであっても60km/hで走行できないものでもないのに、公安委員会と十分調整が必要と思われる。特に道路改良が完成しているのに、ことさら低速度で制限されている区間があるので、公安委員会に意見を言える規定を明示する。</p>	<p>条例は道路法に基づき道路の構造の基準を定めるものであり、いただいたご意見は当該条例で定める内容の対象外となります。</p>

意見の内容	対応方針
<p>【構造令 第23条(舗装)】 道路占用物件により路面掘削された後の復旧方法であるが、埋戻しても在来支持強度とはならず、時間経過とともに平坦性に問題が生じている。復旧方法に関する県の通知について規定してはどうか。</p>	<p>条例は道路法に基づき道路の構造の基準を定めるものであり、いただいたご意見は当該条例で定める内容の対象外となります。</p>
<p>県道に設ける道路標識の寸法に関する意見</p>	
<p>交通事故、その他これに類する施設で市町村の地区表示で色付き（標識指定色以外）があり、今後益々看板と混同する恐れがあるので明文化する必要がある。</p>	<p>条例に委任されているのは標識の寸法だけであり、標識の色については条例に委任されておらず、従前どおり省令（標識令）によることとなっており、いただいたご意見は当該条例で定める内容の対象外となります。</p>
<p>移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する意見</p>	
<p>【①横断歩道に接続する歩道の段差解消】 県内では、既設の自転車歩行車道で他の道路と交差する場合、縁石に段差があり、乳母車、高齢者車等を含め通行に支障が生じているので改善が必要。今後弱者を考慮し、幅員の一部でよいので平坦性を持たせたらどうか。</p>	<p>移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準の中で、縁石の段差の一部をなくすよう規定します。</p>
<p>【①横断歩道に接続する歩道の段差解消】 横断歩道部の切り下げは、車いすだけでなく、自転車横断帯にも設けるべきと思います。</p>	<p>条例では自転車横断帯における段差については規定していません。 関係団体と協議のうえ、整備を行うよう考えています。</p>