

# 令和3年6月市議会 建設水道委員会資料

## 第77号議案

### 長崎市市道の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例

#### 目次

1 改正理由	1 ページ
2 改正項目	1 ページ
3 施行期日	1 ページ
4 自転車通行帯について	1~2 ページ
5 自転車道について	2 ページ
6 自動運行補助施設について	3 ページ
7 歩行者利便増進道路について	4~5 ページ
8 新旧対照表	6~8 ページ
9 関係法令	9 ページ

土木部

令和3年6月

## 1 改正理由

長崎市が管理する市道の構造の技術的基準については、道路法第 30 条第 3 項の規定に基づき道路構造令を参酌して、「長崎市市道の構造の技術的基準を定める条例」で定めているが、道路法及び道路構造令の一部改正に伴い、条例の一部を改正するもの。

## 2 改正項目

- (1) 自転車通行帯の新設（第 8 条の 2 関係）
- (2) 自転車道の設置要件の見直し（第 10 条関係）
- (3) 交通安全施設として自動運行補助施設の追加（第 33 条関係）
- (4) 歩行者利便増進道路の構造に係る基準の新設（第 44 条関係）

## 3 施行期日

公布の日

## 4 自転車通行帯について

### (1) 改正内容

自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の一部として「自転車通行帯」を新たに規定し、「自動車及び自転車の交通量が多い道路に設けることとする」などの設置要件を規定する。

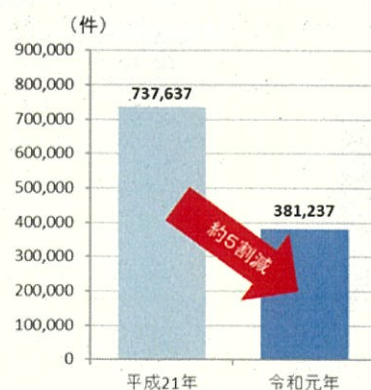
### (2) 改正の背景・概要

- ア 「自転車道」設置に必要な幅員（2m以上）を確保できない等の理由により、整備が進んでいない状況。
- イ 交通事故の件数は平成 21 年から令和元年にかけて全国で約 5 割減少しているが、自転車対歩行者事故の件数の推移は、ほぼ横ばいとなっている。
- ウ そのような中、道路交通法による幅員 1.5m以上の普通自転車専用通行帯の設置が進んでおり、自転車関連の交通事故数の減少が確認されている。
- エ このような状況を踏まえ、道路構造令が改正され、自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯上の車道の一部として、原則幅員 1.5m以上の「自転車通行帯」に関する規定が設けられた。
- オ 現在、長崎市内において自転車通行帯を設置する計画は国県道・市道ともないが、国県道とのつながりを考慮し、県の条例改正（令和 3 年 4 月改正）にあわせ、今回見直しを行うもの。

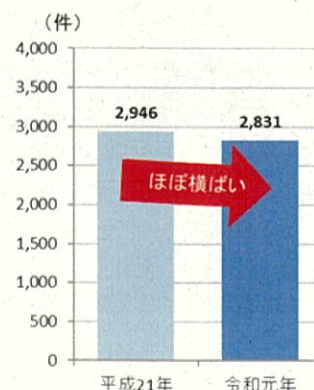
### (3) 参考

#### ア 事故件数の推移

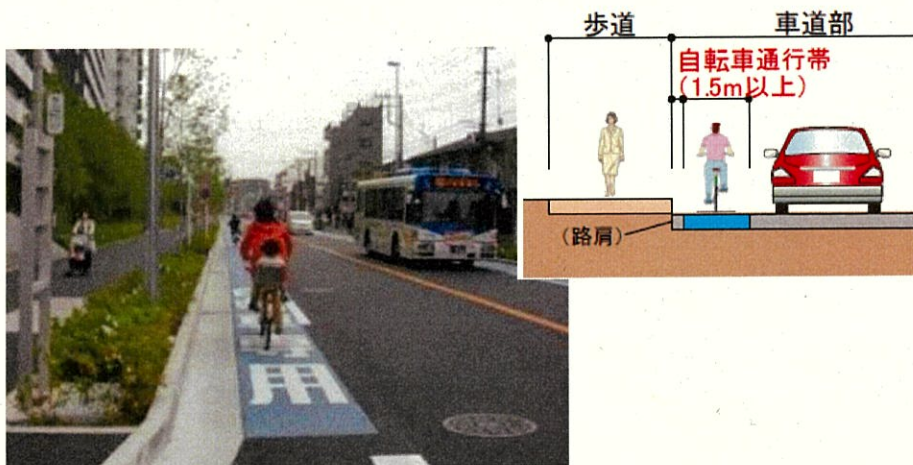
■交通事故件数の推移



■自転車対歩行者事故件数の推移



## イ 自転車通行帯イメージ



## 5 自転車道について

### (1) 改正内容

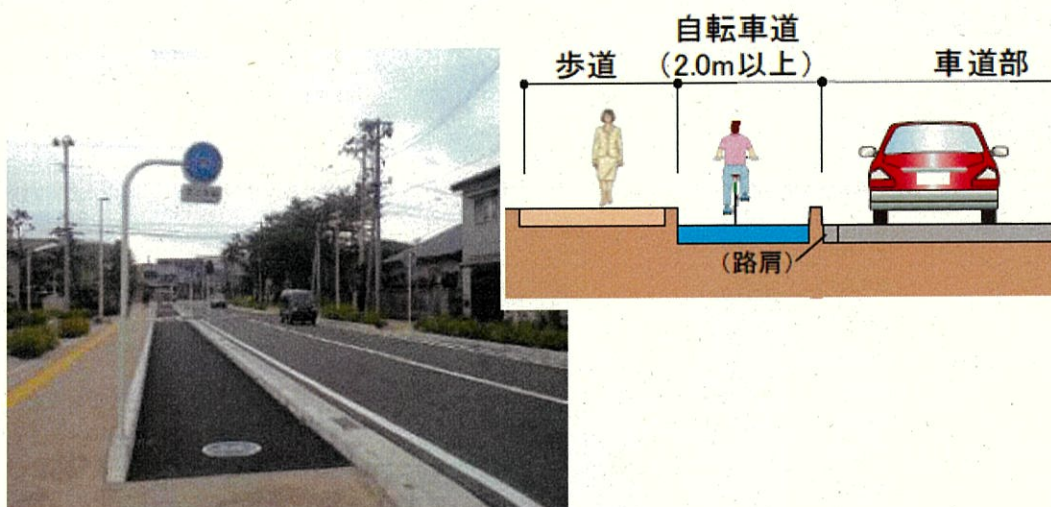
「自動車及び自転車の交通量が多い道路」に設けることとされている「自転車道」について、「自動車及び自転車の交通量が多く設計速度が60km/h以上である道路」に設けることとするよう設置要件を追加する。

### (2) 改正の背景・概要

ア 設計速度が60km/h以上である道路において、自動車対自転車の死亡事故が多くなる傾向にあることを踏まえ、設計速度60km/h以上の道路には、車道及び歩道との間を工作物により分離した「自転車道」を設置するよう道路構造令の改正がされた。

イ 現在、長崎市内において自転車道を設置する計画は国県道・市道ともないが、国県道とのつながりを考慮し、県の条例改正（令和3年4月改正）にあわせ、今回見直しを行うもの。

### (3) 自転車道イメージ



## 6 自動運行補助施設について

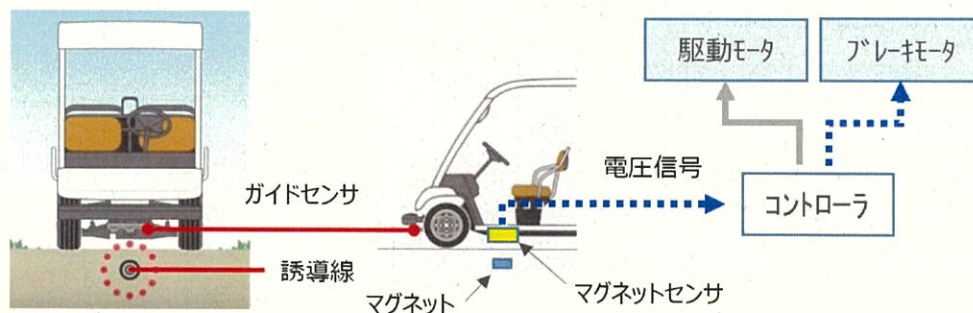
### (1) 改正内容

交通事故の防止を図るため必要がある場合に道路に設ける「交通安全施設」として、自動運行車の安全で円滑な運行を補助する「自動運行補助施設」を追加する。

### (2) 改正の背景・概要

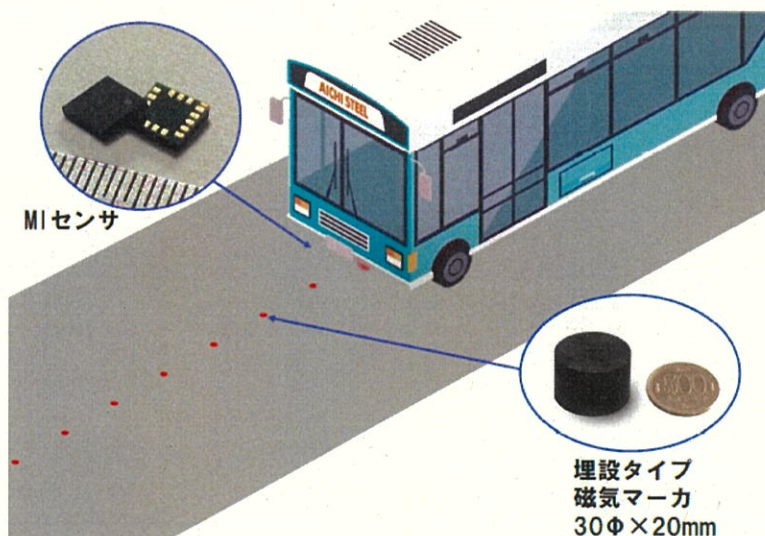
- ア 自動運転の実用化は、高齢者に関わる交通事故の削減、渋滞の緩和、中山間地域等での移動手段の確保、物流サービス等における運転手不足の解消等の道路交通に関する様々な課題を解決し、道路網の整備と交通の発達に寄与すると期待されている。
- イ 自動運転の実用化に向け、車両に搭載される自動運行装置等及び道路に設置されるインフラによって自動運転の安全性を担保する必要がある。
- ウ このような状況を踏まえ、道路構造令において、交通事故の防止を図るため必要がある場合に道路に設ける「交通安全施設」の1つとして「自動運行補助施設」が追加された。
- エ 本市においても、自動運行車の導入に備え、自動運行を補助し安全性を確保するため、電磁誘導線、磁気マーカ等「自動運行補助施設」を設置できるよう見直しを行う。

### (3) 自動運行システムイメージ



- 3つのガイドセンサが地中に埋設されている誘導線の磁力線を感じし、コンピュータが誘導線の位置を解析し、設定されたルートを走行
- 埋設されたマグネット上を走行すると、車両の「マグネットセンサ」に電圧が発生し、信号をコンピュータが解析して車両の動作を制御

引用元 ヤマハモーターパワープロダクツ株式会社 HP



提供 愛知鋼製株式会社

## 7 歩行者利便増進道路について

### (1) 改正内容

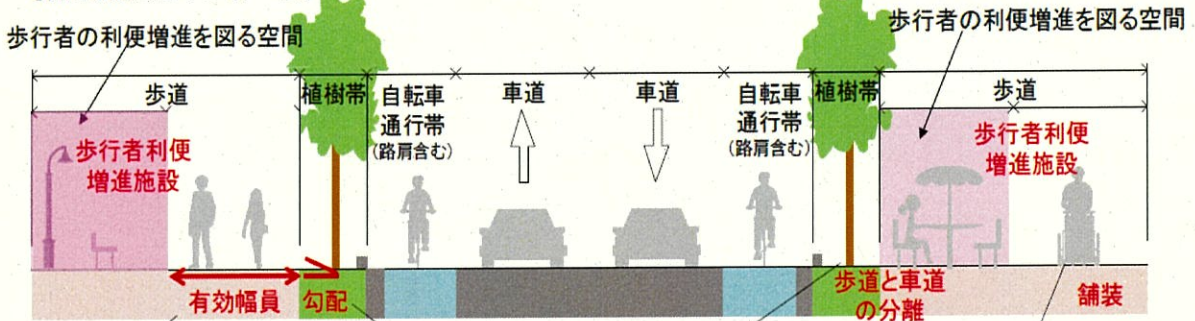
歩行者の安全を確保しつつ賑わいある歩行者中心の道路空間を構築するため、「歩行者利便増進道路」の構造基準を規定する。

### (2) 改正の背景・概要

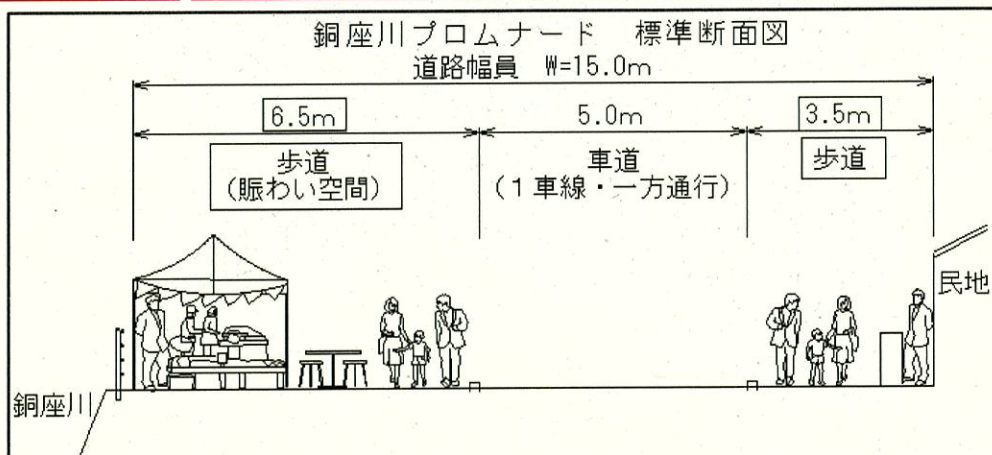
- ア 歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する「歩行者利便増進道路」において、テーブル、イス、テント、パラソル等の占用許可が可能となる制度が道路法の改正により創設された。
- イ これに伴い、道路構造令が一部改正され「歩行者利便増進道路」の構造基準に関する規定が新たに定められ、歩道の中に通行区間とは別に歩行者の滞留・賑わい空間を定めることが可能となった。
- ウ 「歩行者利便増進道路」の構造基準として、「歩行者の滞留の用に供する部分を設けること」、「歩行者の滞留の用に供する部分には、必要に応じて歩行者利便増進施設等（街灯、ベンチ等）の設置場所を確保すること」、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第10条第1項の道路移動等円滑化基準に適合する構造とすること」を定めている。
- エ 本市においても、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資するため「歩行者利便増進道路」の構造基準を定めるもの。

### (3) 参考

#### 【新たな構造基準のイメージ】



バリアフリー基準	バリアフリー基準	バリアフリー基準	バリアフリー基準
・車いす同士がすれ違える歩道の有効幅員（2.0m以上）を確保	・歩道の縦断勾配 5%以下（特例値8%） ・歩道の横断勾配 1%以下（特例値2%）	・植樹帯や並木や柵の設置 ・縁石の設置 高さ15cm以上	・透水性舗装を活用し、平坦で滑りにくく水はけが良い仕上げとする



◆道路占用が認められた物件（ベンチ） 兵庫県神戸市

写真出典：<https://www.city.kobe.lg.jp/a55197/shise/kekaku/jutakutoshikyoku/kobetoshin/toshinfaq.html>



◆道路占用が認められた物件（食事施設） 東京都新宿区

写真出典：[https://www.city.shinjuku.lg.jp/seikatu/kotsu01\\_001047.html](https://www.city.shinjuku.lg.jp/seikatu/kotsu01_001047.html)



◆道路占用が認められた物件（テント・パラソル） 愛媛県松山市

写真出典：<https://sotonoba.place/hanazonomachi-matsuyama>



8 新旧対照表

改正後	改正前
<p>(車線等)</p> <p>第4条 車道(副道、停車帯、自転車通行帯その他市長が別に定める部分を除く。)は、車線により構成されるものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあつては、この限りでない。</p> <p>2~4 [略]</p> <p>5 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、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又は第34条の規定により車道に狭窄部<sup>きやくぶ</sup>を設ける場合においては、3メートルとすることができる。</p> <p>(副道)</p> <p>第6条 [略]</p> <p>2 副道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、4メートルを標準とするものとする。</p> <p>(自転車通行帯)</p> <p>第8条の2 <u>自動車及び自転車の交通量が多い道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、車道の左端寄り(停車帯を設ける道路にあつては、停車帯の右側。次項において同じ。)に自転車通行帯を設けるものとする。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、この限りでない。</u></p> <p>2 <u>自転車の交通量が多い道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い道路(自転車道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。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、この限りでない。</u></p> <p>3 <u>自転車通行帯の幅員は、1.5メートル以上とするものとする。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、1メートルまで縮小することができる。</u></p> <p>4 <u>自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通</u></p>	<p>(車線等)</p> <p>第4条 車道(副道、停車帯その他市長が別に定める部分を除く。)は、車線により構成されるものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあつては、この限りでない。</p> <p>2~4 [略]</p> <p>5 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、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又は第34条の規定により車道に狭窄部<sup>きやくぶ</sup>を設ける場合においては、3メートルとすることができる。</p> <p>(副道)</p> <p>第6条 [略]</p> <p>2 副道の幅員は、4メートルを標準とするものとする。</p> <p>[新設]</p>

の状況を考慮して定めるものとする。

(自転車道)

第10条 自動車及び自転車の交通量が多い第3種(第4級及び第5級を除く。次項において同じ。)又は第4種(第3級及び第4級を除く。同項において同じ。)の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの(前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

3～5 [略]

(自転車歩行者道)

第11条 自動車の交通量が多い道路(自転車道又は自転車通行帯を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

2・3 [略]

(歩道)

第12条 第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。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、この限りでない。

2～4 [略]

(待避所)

第32条 [略]

(1)・(2) [略]

(3) 待避所の長さは、20メートル以上とし、その

(自転車道)

第10条 自動車及び自転車の交通量が多い道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い道路(前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

3～5 [略]

(自転車歩行者道)

第11条 自動車の交通量が多い道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

2・3 [略]

(歩道)

第12条 第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。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、この限りでない。

2～4 [略]

(待避所)

第32条 [略]

(1)・(2) [略]

(3) 待避所の長さは、20メートル以上とし、その



区間の車道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、5メートル以上とすること。

(交通安全施設)

第33条 交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋、自動運行補助施設、柵、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で市長が別に定めるものを設けるものとする。

(歩行者利便増進道路)

第44条 歩行者利便増進道路に設けられる歩道若しくは自転車歩行者道又は歩行者利便増進道路である自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路には、歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

2 前項に規定する部分には、歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導する必要があるときは、歩行者利便増進施設等を設置する場所を確保するものとする。この場合において、必要があると認めるときは、当該場所に街灯、ベンチその他の歩行者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設を設けるものとする。

3 歩行者利便増進道路(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)第10条第1項に規定する新設特定道路を除く。)は、同項に規定する道路移動等円滑化基準に適合する構造とするものとする。

(委任)

第45条 〔略〕

区間の車道の幅員は、5メートル以上とすること。

(交通安全施設)

第33条 交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋、柵、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で市長が別に定めるものを設けるものとする。

〔新設〕

(委任)

第44条 〔略〕

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

## 9 関係法令

### 道路法<抜粋>

#### (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(こう)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。

#### (歩行者利便増進道路の指定)

第四十八条の二十 道路管理者は、道路の構造、車両及び歩行者の通行並びに沿道の土地利用の状況並びにこれらの将来の見通しその他の事情を勘案して、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資するため、その管理する道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この条において同じ。)のうち、歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、及び歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導することが特に必要と認められるものについて、区間を定めて、歩行者利便増進道路として指定することができる。

#### (歩行者利便増進道路の構造の基準)

第四十八条の二十一 歩行者利便増進道路に係る第三十条第一項及び第三項に規定する道路の構造の技術的基準は、これにより歩行者利便増進道路における歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進が図られるように定められなければならない。

### 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>

#### (道路管理者の基準適合義務等)

第十条 道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路(以下この条において「新設特定道路」という。)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(道路法第三条第二号の一般国道をいう。以下同じ。))にあっては、主務省令)で定める基準(以下この条において「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。