

11. 何でも質問コーナー



(1) 道路構造令が改正されると、その内容によっては、既に都市計画決定された道路の幅員では足りなくなる場合がありますよね！ どのように考え、対応したらいいのですか？

「これは道路構造令の改正の度にいつも出てくる実にいい質問です！」
基本的に道路法の道路として新設または改築されるものについては、道路構造令に適合している必要があります。

そんなの分かってらい！

この部分は、新解説書(P.115)「都市計画道路における留意事項」を参照して下さい。

でも、既に決定されている都市計画道路のうち整備着手時点における道路構造令の規定により整備されているものについては、遡及して適用する必要はありません。

「遡及」？「そきゅう」？ なんか普段使わない
難しい言葉だね！「戻って」という意味でしょ！

「必要はない」？
当然そうだよね！

しかし、今後、新設または改築を行うものについては、決定されている幅員が改正された道路構造令の一般規定を適用した場合に十分であるかを検証した上で、必要に応じ都市計画を変更すべきとされています。

エッ、そうなの？ 知らなかったヨ！

この場合、沿道に堅固な建築物が立地している等により、道路構造令の一般規定を適用することが事業費の高騰等社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、関連する都市計画道路の変更等を行い、当該道路の機能の一部を代替させることにより、道路構造令の一般規定に適合させて整備することが望ましいとされています。

関連する都市計画道路の変更を行う？ 既往の一部を代替？ できるところはいいけど・・・都市部では関連する都市計画道路だって、既にいっぱいマンション等が建ってるよ！
なにしろ、ハッキリ言って都市部ではそんなのほとんど無理だね！

しかし、この方法によっても一般規定に適合できない場合であって、道路構造令の一般規定を適用することが事業費の高騰等社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、住民の合意形成や、技術、

費用の面等特別の理由によりやむを得ない場合に限り、既決定の都市計画道路について道路構造令中の各例外規定を適用する余地もあると考えられています。

道路構造令の説明会資料からさ・・・
こんなの自分でできるか！

「・・・考えられています」？
バカに立派な解説じゃん！

そんなところだろうと思ったよ！
実に堅い模範的な言い回しだもの・・・

いずれにしても、この問題は常に付きまとう全国ベースの難しい課題です！ なにせ路線全体に係わる都市計画変更って、準備や手続きから始めて、その他アセスに関係するものも含めてエラク大変な作業でして、行政としても莫大なエネルギーと時間を費やすものです。

また、構造令の改正ということでは地元地権者の理解を得られるのはなかなか難しいものです。

ですから、これら様々な背景を知らない人から、簡単に「都市計画変更すればいいじゃん！」なんて、軽くは言って欲しくないものです!!

【再質問】 これから計画するものでも、すでに計画内容が煮詰まっているものがあるのですが、

これから計画するものの中にも、規模によっては計画内容について、既に何年も前から事業者、事業費、事業スケジュール、地権者、地元関係者、関係機関、交通管理者、占用企業者などと調整や協議を積み重ねてきているものがあるのですが・・・

それらも再度、検討や協議はするものの、ケースによっては大きな問題が生じ、その計画自体が行き詰まる場合もあり得ます。その様な場合にはどう考えたらいいのですか？

なるほど、あり得るケースだね！確か、つい最近にも似たのがあったよ。なにしろ、これは現実論の難しい問いかけだ！

現場サイドとしてもいろいろと考えはあるんだけど、あくまでも政令を逸脱した意見はできない！ 残念だけど、これに対する回答はもはや限界だね。ただ、道路行政に携わる者の信念として、要は地元で理解を得られる安全で快適な道路を、経済的に、タイムリーに如何に造るかだと思っています!!

(なにしろ、道路を造るのは人であり、法令ではないから、...)



(2)「道路」が都市計画法に関係しているのは当然わかるんだけど、いわゆる「都市施設」っていうのはどんなものがあるのですか？

「都市施設」とは都市生活を営む上で必要とされる施設であって、**都市計画法第 11 条第 1 項各号**に示しています。

- ①道路、都市高速鉄道、駐車場など
- ②公園、緑地、広場など
- ③水道、電気ガス供給施設、下水道、ごみ焼却場など
- ④河川、運河など
- ⑤学校、図書館など
- ⑥病院、保健所など

河川は都市計画しなくても河川法により整備ができます。
ちなみに川崎市の河川は都市計画決定はしていません!

なお、これらについては、必ず全てを都市計画決定するわけではなく、そのうち必要なものを都市計画に定めることになっています。そして、定められた都市施設が『都市計画施設』となるのです。



そう言えば、道路だって都市計画決定していないものもあるよね・・・！ 東名高速や第3京浜がそうだって、「道路のいろは1」で前に教わったっけ...

(3) 第4種第4級の車道幅員は4mで、路肩を含めた最小道路幅員は「5m」でしたよね！ ところで建築物を建てる場合に、よく「4m以上の道路」と言われるのですが、その差の1mはどう考えたらいいのですか？

建築基準法第42条に「道路の定義」というのがあって、『道路』とは幅員4m以上のものをいう。」とされています。これとの関係のことですね！ ウ～ン、？

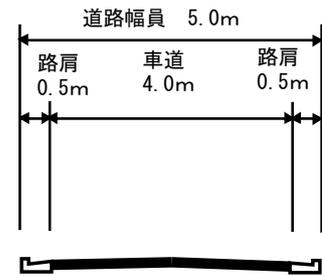
「ちょっと質問」(P.30)において触れましたが、第4種第4級の車道幅員に関する「但し書き」では、やむを得ない場合には3mとすることができるとされていましたよね。だから路肩を含めた最小幅員は4mと

なりますよね！

これはあくまでも推測なのですが、
建築基準法の4mはきっとそれと関連している
のではないのでしょうか？

日本全国にはいろいろな状況の道路があるし、
そんなところでも必ず家は建っています。

だから、全国ベースを考えて「最小の道路」としての位置づけを幅員4mとしたのではないのでしょうか？？？



推測の回答って、なんかイヤなんじゃけど、いろいろ考えて、自分が納得するためにそんな答えとしたんじゃない！ つらいの～。酒でも飲まないと言われてね～。

道路法の道路構造令も建築基準法も、元はと言えば『旧建設省』じゃん！ 今じゃあ「国土交通省」か。。
まだ時々『建設省』と言っちゃうのよね～。
この歳になると、なかなか切り替えができなくて、、
「ロシア」を「ソビエト」と言っちゃうのと同じじゃない！

とは言え、現在 H23 年、さすがに「いろは2」の発行から約 10 年経つと「ロシア」が定着しましね。ところで、昔ソビエトのこの国は日ソ不可侵条約を一方向的に破棄し参戦し、北方領土などを占領しました。戦後 65 年余りも経つのに、今でも北方四島を返さない！（米国は小笠原[S43年]も沖縄[S47年]も帰してくれたのに、。）この国は何しろ好きくない国だ！

(4) 時々出てくる用語の「建築限界」ってなんですか？

道路上で車両や歩行者の交通の安全を確保するためには、ある一定の高さ・幅の範囲において空間を確保しなければなりません。むろんその範囲には障害となるものがあるってはいけません。トンネルなんかはましてそうです！ その確保のための最小規定値みたいなものをいうのです。いろいろと条件はありますが、とりあえず一般的に覚えておくのは、、

これは**道路法第12条**に関する事で、新解説書(P.276)を参照のこと。

1) 車道の場合、高さ方向は $H = 4.5\text{ m}$ です。

これは設計車両の高さ3.8m（普通自動車、セミトレーラ連結車）に余裕高0.7mを加えて決めたとのこと。（特例値はありますが、、）

2) 歩道、自転車道等の場合、高さ方向はH=2.5mです。

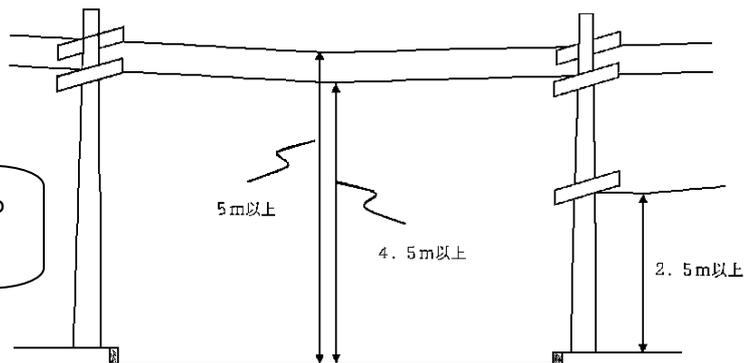
なんか、用語から言って「建築物」と関係あるのかと思ったよ。

そのほか、幅についても、分離帯では車道側から0.25mが建築限界などと、いろいろな規定があるので勉強しておいた方がいいと思うよ！電線等についても次のような規定があるので参考にして下さい。

【参考】 地上電線等の占用 [1、占用の場所]

(1) 占用物件の高さは、路面から5m以上とすること。ただし、既設電柱類に共架する場合その他技術上やむを得ずかつ道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれの少ない場合においては、4.5m以上、歩車道の区別のある道路の歩道上においては、2.5m以上とすることができる。【川崎市道路占用規則より】

電線の占用に係る参考図はこれだ！



(5) 道路標識って何によって決まっているの？

止まれ

古い話になるのですが、道路標識は大正11年11月に制定された「道路警戒標及び道路方向標」(内務省令)に始まり、昭和35年12月に制定された「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(総理府令および建設省令)により定められ、現在に至っています。

フゥ～ン。省令で決まっていたのね！

この「道路標識令」については初版の『道路のいろは1』の「交通違反のお金」のところで少し触れていますのでぜひ参考にして下さい。キップを切られた後のお金の流れが分かります。「まあいいっか！」っていう気持ちになりますよ！ 何しろ、人間、おおらかでなくっちゃ。また、警察官の違反の取締りも仕事でやってるだけなのですから、決してうらまぬ様、、、。



【余談】

何せ、神奈川県警には知り合いがいっぱいおります。また、我が川崎市役所剣道部でも日頃から大変お世話になっており、この場を借りて厚く御礼申し上げます。今後共ご指導ご鞭撻の程よろしくお願いいたします!!



部員一同、礼!!

(6) 道路の設計速度と交通規制速度って、どうして違う場合があるの？

なるほど！ 道路の設計速度が 60 km/h でも、交通規制速度は 40~50 km/h とかのことですネ！



道路構造令の設計速度は、「道路の設計の基礎とする自動車の速度をいう」と定義されており、主に平均的な技量の運転手が安全かつ快適性を失わずに走行できる速度のことです。実際の走行速度は道路・交通などの様々な要因の影響を受けることより一律に規定できないため、道路を設計する際の統一尺度として設定されています。

これに対して道路交通法による交通規制は、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止する・・・」(道交法第4条第1項[公安委員会の交通規制])ことを目的として、交通事故の発生状況、道路や沿道および交通の状況などを考慮して運用されており、状況に応じてたえず見直されています。

したがって、設計速度と交通規制速度とは必ずしも一致する訳ではないのです。

でも、交通規制速度は設計速度を上回ることはないよ！だって、危ないもん！

**(7) ちょっとはずかしい質問になるけれど、正直言って「政令」
とか「省令」とかって、法体系ではどんな位置付けですか？**

確か、国会は唯一の立法機関と小・中学校で習いましたよね。でも、行政も一定の範囲で立法することができるのです。(これを一般に行政立法といいます。)

そして、行政立法には政令、府令及び省令があります。ここで、「法令」について、ちょっとまとめてみると、次のようになります。

憲法	国の最高法規
法律	国会の議決を経て制定するもの
政令	内閣が制定する命令
府令・省令	各省大臣等の発する命令

「府令」の府は
総理府だよ～ん！

現在は内閣府

その他に地方公共団体が制定するものとして条例・規則があります。

条例	地方公共団体が議会の議決を経て制定するもの
規則	地方公共団体の長が制定するもの

法律と聞くと、どうも技術屋は
頭が痛くなっちゃうね！

でも、これからの若い技術職の人は法律のことなんかも良く
知らなくっちゃいけないよ。特に「土木工学系出身者」はね！
でないと、事務職にやられるよ！

ところで、「道路構造令」関係の法律、政令および省令の体系例としては
次のようになります。

- 1、道路法（法律）・・・昭和27年6月10日法律第180号
- 2、道路構造令（政令）・・・昭和45年10月29日政令第320号
道路法30条第1項および第2項に基づき、『道路の構造の一般的
技術的基準』として定められました。
- 3、道路構造令施行規則(省令)・昭和46年3月31日建設省令第7号
道路構造令の中で建設省令で定めるとされたものなど。

現在は国土交通省令だね！

前にも言いましたが、「車両制限令」も道路法の一つの政令です。法律の下にはいくつかの政令、省令などがぶら下がっている様なものなのです！

ちよこつと知

道路橋示方書等について

道路法第30条第2項（道路の構造の基準）によれば、「橋等の工作物はその構造、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。」とされています。それを受けて「技術的基準」があるのですが、省令とはなっていませんが省令に準じたものとして運用されています。

実際、道路橋に関する技術基準は「橋・高架の道路等の技術基準」として、当時の建設省道路局長および都市局長から『通達』として通知されました。

なお、以下に関係する用語を整理してみました。

- 「道路橋示方書」とは「橋・高架の道路等の技術基準」の略称
- 「指針」とは道路示方書を補完する技術基準
 - ・ 現段階ではそれによることが最も適当であると考えた事項
- 「便覧」とは示方書および指針の解釈ならびに規定の趣旨
 - ・ 示方書や指針には時期早尚であるが統一的処理が望ましいもの。

ヘェ～、そんなこと全然知らなかったよ！ 勉強になりますネ。



素朴な質問はまだまだあるかと思いますが、編集と時間の関係もあり「何でも質問コーナー」はここで終了とさせていただきます！ 皆さん、お疲れ様でした。