

「県道の構造の技術的基準等を定める条例（案）」について

「地域主権一括法」（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）の施行に伴い、「道路法」が改正されたことから、国道を除く県が管理する県道の構造基準については、主務省令等を参酌^{*}し条例で定めることとなりました。

※参酌とは、条例を制定するに当たり、法令で定める基準を十分参照した上で判断すること。

1 参酌すべき基準

- ① 道路構造令（昭和45年政令第320号）
- ② 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府建設省令第3号）

2 「県道の構造の技術的基準等を定める条例（案）」について

道路法第30条第3項及び第45条第3項に基づき、上記1の基準を参酌した上で、県道の構造の技術的基準を定めます。

県道については、「道路構造令」及び「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」の基準に基本的に準拠しますが、県が今後重点的に進める施策に必要な独自基準を定めることとしております。

3 独自基準

- ① 交通量に応じた適切な車線数の確保について … 資料 1
交通量が少ない平地部の県道について、「1.5車線の道路」の整備が可能となります。
- ② 地域の実情にあった路肩の有効活用について … 資料 2
歩道を設けない場合において、歩行者等の安全に配慮した「幅広路肩」の整備が可能となります。
- ③ 波襲来時に円滑な避難を可能とするための避難路について … 資料 3
「津波避難のための施設整備指針」に基づき、一定の幅員を有する「津波避難路」の整備が可能となります。

交通量に応じた適切な車線数の確保について

県の独自基準を定める理由

県道は、2車線で整備することが基本ですが、交通量が少ない路線では、「2車線改良による事業費増大」や、「事業完了まで時間を要する」といった、コスト面や事業進捗等の課題を抱えていることから、県では、1車線改良、2車線改良及び待避所整備等の局部改良を組み合わせた「1.5車線的整備」に取り組むこととしています。

国の基準

交通量の少ない山地部の道路については、1車線改良、2車線改良及び待避所整備等の局部改良を組み合わせた「1.5車線的整備」ができることとなっていますが、平地部の道路（第3種第3級[※]）については、適用されていません。

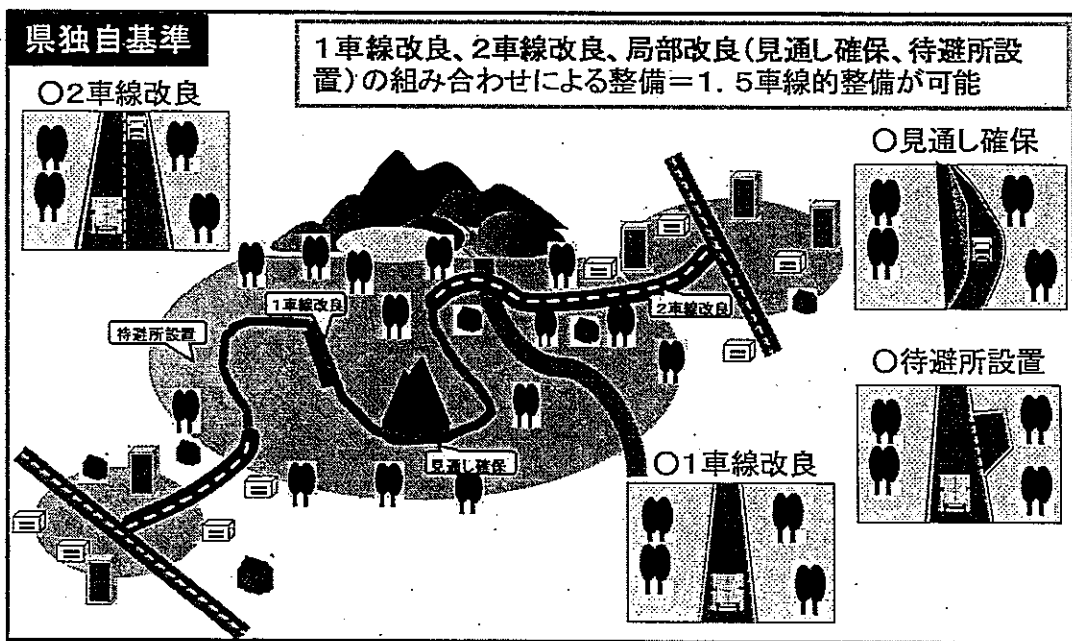
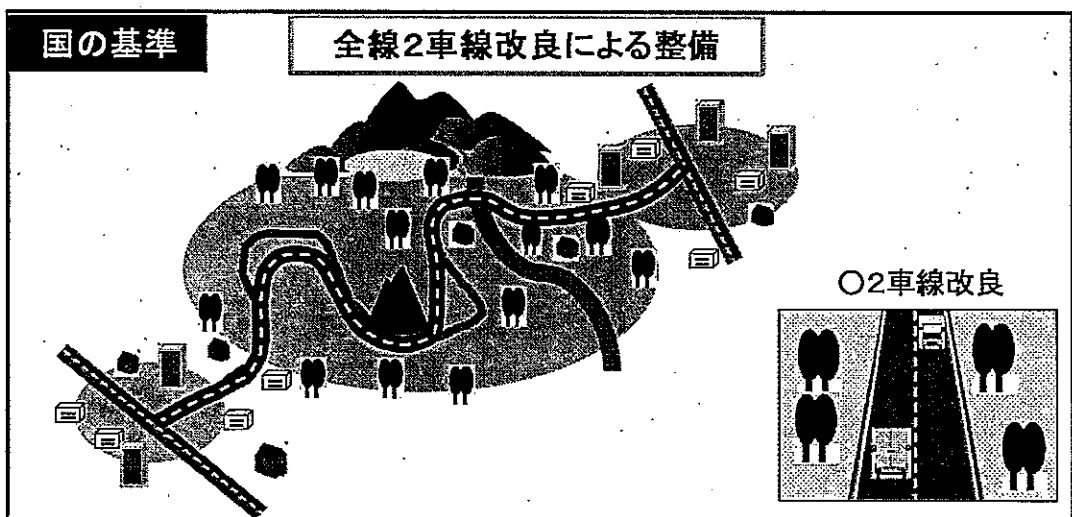
※第3種第3級：計画交通量が4,000台/日未満の平地部の県道

県独自基準

（条例案 第3条第2項）

県では、交通量の少ない平地部の県道（第3種第3級）についても、地形状況や経済性などの観点からやむを得ない場合は、山地部の道路と同様に「1.5車線的整備」を実施することとします。

整備のイメージ



地域の実情にあった路肩の有効活用について

県の独自基準を定める理由

県では、自動車交通量や歩行者等が少ない場合においても、歩行者等の安全に配慮するため、幅広路肩の整備に取り組むこととしています。

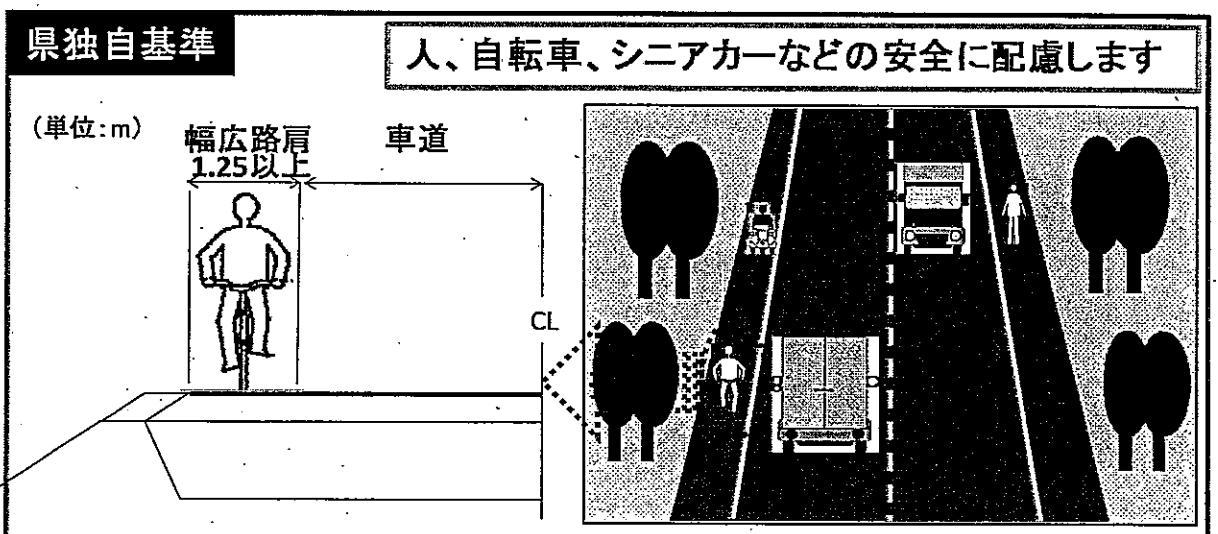
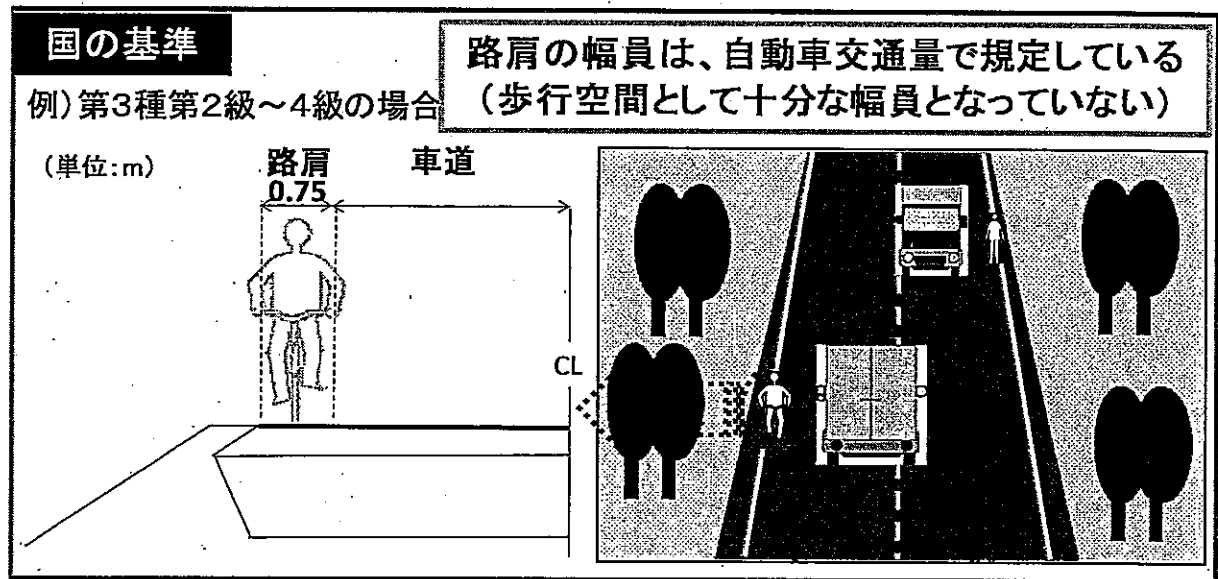
国の基準

路肩の幅員については、自動車交通量で規定されておりますが（道路構造令第8条）、歩行空間として十分な幅員とはなっていません。（地方部の県道（第3級）の路肩幅員は、0.5m～0.75m）

県独自基準（条例案 第7条第4項）

県では、歩道等を設けない場合において、歩行者や自転車等の安全に配慮して、車道の左側に設ける路肩の幅員は、1.25m以上確保することができるものとします。

整備のイメージ



津波襲来時に円滑な避難を可能とするための避難路について

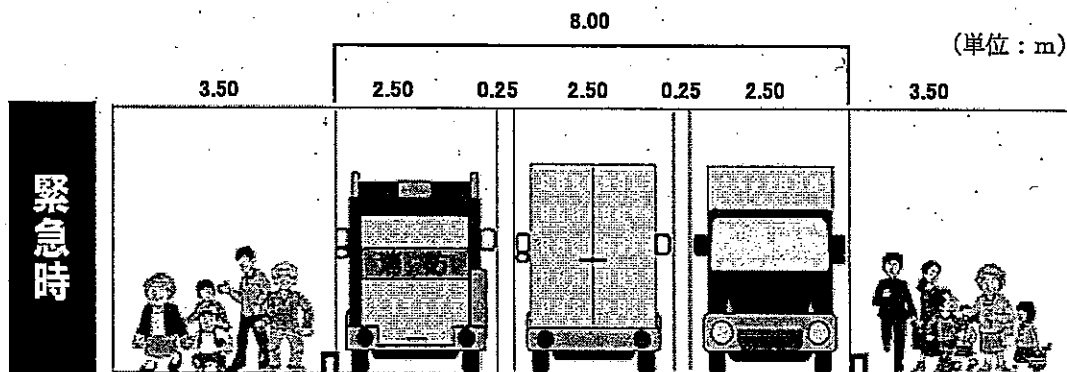
県の独自基準を定める理由

東日本大震災を踏まえ、県では、学識者、国、沿岸市町、沿岸消防本部等で構成されている「宮城県津波対策連絡協議会」（委員長：今村文彦東北大学教授）において、復興に向けたまちづくりにおける避難場所・津波避難ビル等、避難路、避難誘導サインの整備に際して留意すべき事項等を整理した「津波避難のための施設整備指針（H24.3月）」を策定しております。

県では、「津波避難のための施設整備指針」に示している避難路^{*}の考え方を踏まえ、津波襲来時に円滑な避難を可能とするための津波避難路を整備することとしています。

※「津波避難のための施設整備指針」で示している避難路

- 平常時における自動車の交通量や、自動車での避難者数が多く見込まれる道路においては、徒歩による避難者の安全性を確保するため、歩車分離構造とすることが望ましい。
- 大規模な地震発生に伴う消防・救助活動や、避難時の自動車の乗り捨ても想定し、車道部は、路側(片側)に緊急車両を停めた場合でも、地震による被災者の救助、避難の呼びかけを行う緊急車両や、自動車による避難車両等のすれ違いを可能とする幅員を確保することが望ましい。
車両幅2.5m、車両間の側方余裕0.25mとすると、車道部8.0mとなる。
- 歩道を含めた幅員については、平常時の交通特性（大型車利用状況）や、沿道土地利用、観光地といった避難時の交通需要（自動車・歩行者）等を考慮し、有効幅員3.0m以上に歩車道境界ブロックや標識などの路上施設の設置分0.5mを加えた3.5m以上とすることが望ましい。
- 避難時に利用が多いと想定される、海岸線に直交する路線については、両側歩道とすることが望ましい。



国の基準

車道や歩道の幅員については、自動車交通量などで区分される道路の種・級毎に規定されていますが、津波の避難路については規定されていません。

県独自基準 (条例案 第7条第5項、第13条)

「津波避難のための施設整備指針」における避難路の考え方に基づき、津波避難路の幅員を県独自基準に位置づけるものです。

1 津波避難路とは

下記計画に位置づけられた避難路を津波避難路と称します。

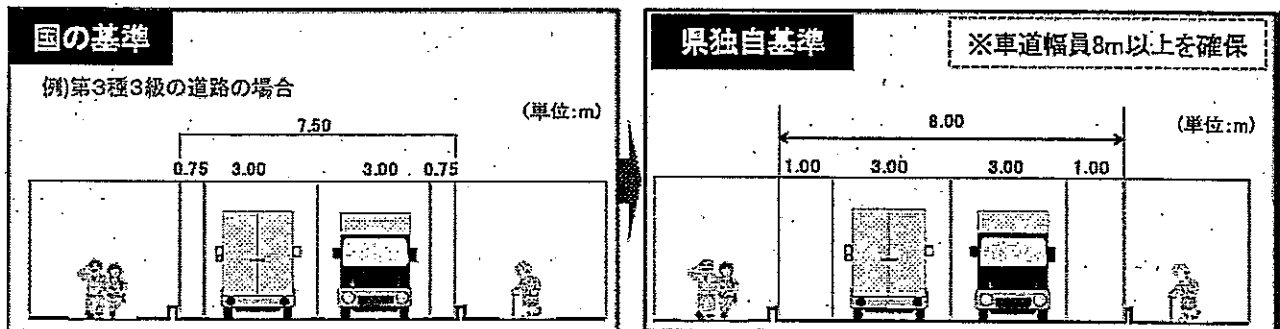
- 災害対策基本法第二条第十号ロに規定する市町村地域防災計画に位置づけられた津波に対する避難路。
- 津波防災地域づくりに関する法律第十条第一項に基づく推進計画に位置づけられた避難路。
- 東日本大震災復興特別区域法第四十六条第一項に基づく復興整備計画に位置づけられた避難路。

2 幅員の考え方 (「津波避難のための施設整備指針」に記載のとおり)

- 車道部の幅員は、路肩の幅員を拡幅することにより、8.0m以上を確保します。
- 自転車歩行者道・歩道の幅員は、路上施設0.5m等を含む3.5m以上確保します。

整備のイメージ

<車道部幅員>



<自転車歩行者道・歩道の幅員>

