

横浜市が管理する道路の構造条例（仮称） の制定に関する市民意見募集の結果について

1 市民意見募集について

(1) 市民意見募集方法

広報よこはま7月号で意見募集実施の周知をし、道路局ホームページやチラシで**条例案の概要**（別添、**参考資料**参照）について公表しました。チラシは市庁舎1階市民情報センター、各区役所企画調整係及び道路局でも入手可能としました。

また、関連団体へも意見募集実施の周知を行いました。

【周知先】 一般社団法人 横浜市建築士事務所協会
 一般社団法人 横浜市建設コンサルタント協会
 社団法人 神奈川県宅地建物取引業協会
 社団法人 横浜建設業協会
 社団法人 横浜市身体障害者団体連合会

(2) 市民意見募集期間

平成24年7月2日（月）から7月20日（金）まで

(3) 結果（詳細については**別紙1**参照）

車線がなく車道のみで構成される道路の最小道路幅員について	歩道の透水性舗装及び横断勾配について	条例全体	その他の道路構造に関するご意見、要望	その他の意見	計
5件	1件	2件	2件	1件	11件

【主な意見】

- ・道路中心線より2メートルセットバックして擁壁等を設置している建築基準法上の4メートル道路と、独自基準となる4.5メートル以上の道路との間で、施策上の差異・不利な点が生じないようにしてほしい。
- ・条例制定後、改修の都度、道路を4.5メートルに拡幅するのか。
- ・歩道の舗装については、場所によって「浸透柵の設置の可否」の考え方に準じ、土中へ水を浸透させないようにするべき。

【意見に対する市の見解】

- ・今回、制定する条例では、あくまでも道路法上の道路を新設または改築する時の最小道路幅員を規定しているので、建築基準法上の道路と施策上の差異・不利な点が生じることはありません。
- ・修繕または災害復旧工事等の場合には、構造条例は適用されないため、条例施行後直ちに道路を拡幅するものではありません。
- ・道路の構造、気象、地形状況等を勘案し、透水性舗装が適さない場合においては、舗装構造を変えることはやむを得ないと考え、条文のなかで特例措置を設けます。

2 今後の予定

- (1) 意見募集結果の公表
今回の常任委員会後、道路局ホームページで公表
- (2) 議案上程時期
平成24年 第4回市会定例会の予定
- (3) 施行時期
平成25年4月1日の予定

ご意見	ご意見に対する市の考え方(案)
▼ 車線がなく車道のみで構成される道路の最小道路幅員について(5件)	
<p>これまで「狭あい道路拡幅事業」等により、幅員4メートルを基準として、接道する民有地では道路中心線より2メートルセットバックして擁壁等の構造物を設置している。このような既存の4メートル道路と、独自基準となる4.5メートル以上の道路との間で、今後、施策上の差異・不利な点が生まれないよう取り計らいたい。</p>	<p>狭あい道路拡幅整備事業は、「横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例」で指定された促進路線を、建築基準法上の道路として4メートルに拡幅する事業です。 今回、制定する条例では、あくまでも道路法上の道路を新設または改築する時の最小道路幅員を規定していますので、狭あい道路等の建築基準法上の道路と施策上の差異・不利な点が生じることはありません。</p>
<p>狭あい道路を中心線から2メートルではなく、2.25メートルに広げれば、車が通行しやすくなると思います。</p>	<p>狭あい道路の拡幅整備事業は建築基準法上の道路として拡幅するものであるため、2.25メートルの拡幅は考えておりません。</p>
<p>開発の場合にも適用されるのでしょうか。</p>	<p>従来から開発区域内に道路を新設する場合の開発許可基準は、4.5メートルが最小道路幅員となっています。したがって、今回の条例化により、開発許可基準との整合性が図られます。</p>
<p>平成25年4月1日以降の道路の構造の扱いについて、改修の都度、4.5メートルに広げるといふことなのか。</p>	<p>今回の条例の基本的な考え方についてですが、横浜市の管理する道路を新設または改築する場合に適用されます。したがって、新設または改築以外の工事、例えば修繕または災害復旧工事等の場合には、構造条例は適用されません。よって、条例施行後、直ちに道路を拡幅するものではありません。</p>
<p>条例施行後、改修の都度、道路を4メートルから4.5メートルに広げるため、改修費が増すのではないかと。</p>	<p>現に市道に認定されている4.5メートル未満の道路については、条例施行後、直ちに拡幅するものではありません。また、開発行為により道路を新設する場合には現在でも「横浜市開発事業の調整等に関する条例」で開発許可基準の最小道路幅員は、4.5メートルとなっています。そのため、新たに工事費が増加するものではありません。</p>
▼ 歩道の舗装材および横断勾配について(1件)	
<p>歩道に透水性舗装を用いる案は平地のみとし、斜面地・擁壁上などは排水性舗装とするなど、「浸透柵の設置の可否」の考え方に準じ、土中へ水を浸透させないようにするべきだと考えます。</p>	<p>道路の構造、気象、地形状況等を勘案し、透水性舗装が適さない場合においては、舗装構造を変えることはやむを得ないと考え、条文のなかで特例措置を設けます。</p>
▼ 条例全体について(2件)	
<p>横浜市が管理する道路とはどういう道路か。</p>	<p>横浜市で管理する道路とは、道路法が適用される道路のみであり、建築基準法上の道路や私道、港湾法の道路は対象外です。そのうち、横浜市道と市域内の県道が今回の条例の対象となります。 なお、横浜市が管理している国道は今回の条例の対象ではありません。</p>
<p>道路構造令より、厳しい横浜市独自の基準を定めるということで、さすが横浜市だと思います。狭い道路は、車との接触を引き起こしかねず、歩行者の安全を守るうえでも、案のように最小道路幅員を定めるべきだと思います。また、横断勾配を1パーセント以下とすることも車椅子の方などの利便性を考えると、賛同できます。</p>	<p>条例化へのご理解ありがとうございます。</p>

▼ その他の道路の構造に関するご意見、要望(2件)

歩道上で、車の出入りのために車道に向って傾斜をつけていることがある。歩道を歩く歩行者にはきわめて歩きにくい。できれば、全部平らにしてほしい。車の出入りのためなら、端の石を段差ブロックにするだけで、車は楽に入れる。ひどいのは、隣り合うガレージにより、傾斜が連続し、下がって上がってすぐに下がってというようなところもある。歩道は歩行者のものである。傾斜面には色をつけてほしい。条例できちんと定めてほしい。

横浜市では、歩道の構造は国の「歩道の一般的構造に関する基準」に準拠しています。その中で、自動車乗入れ施設については、歩行者の安全で円滑な通行を確保するために「自動車乗入れ施設の施行に関する基準」を定め、乗入れ施設が近接する場合の歩道の平坦性を確保するための基準も盛り込んでいます。また、新設や改築する歩道についてはセミフラット化^(※)も標準としています。しかし、乗入れ施設の中には民地側の擦りつけが困難な場所もあることから、条例として定めることは難しいと考えています。なお、傾斜面のカラー化については、今後の参考とさせていただきます。

※歩道のセミフラット化とは、歩道(縁石を除く)の車道に対する高さを5センチメートルにすることであり、車両乗り入れ部で生じる刷り付け区間を短くし、その勾配を緩くします。

横浜市の車道は、車両左側のタイヤが踏む位置によく人孔があると感じる。走行性が悪く、劣化により維持管理コストがかかるので、今後新設する路線については見直したほうがよい。占用埋設管の設置基準が原因と思われる。例えば、歩車道境界から〇メートルではなく、車道外側線から〇メートルとするなど、改善の余地があるのではないか。

地下に埋設するガス、水道、汚水等の管類(以下、「地下埋設管」という。)の占用につきましては、「横浜市道路占用許可基準」により、道路の幅員や電柱類の有無等に応じて、埋設の位置を定めています。車道左側のタイヤが踏む位置を避けて人孔を設置する基準を設けることは、限られた道路幅員の地下空間に、地下埋設管を並列に、且つ、側溝も含めて離隔を確保して埋設しなければならないこと、また、バスやトラックなど様々な車幅の車両が通行することなどから、難しいと思われれます。

▼ その他のご意見、要望(1件)

ホームページを単位の表記の仕方やリンク付けされているのが分かるように修正してください。

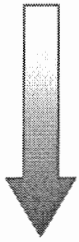
文字の体裁等のご指摘については、今後の広報紙の作成に活かしていきます。

「(仮称)横浜市が管理する道路の構造条例(案)」 の制定に向けた考え方について

条例整備の背景

従来

道路を新設し、または改築する場合、国で定めた道路の構造(幅員や線形等)の技術的基準(道路構造令^{※1})をもとに、道路整備を実施。



◎「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(地域主権改革一括法)」(平成23年法律第37号)の施行により、道路法が改正され、道路構造令の一部を各地方公共団体の条例で定めることとなりました。

今後

横浜市が管理している県道及び市道については、横浜市独自の基準を盛り込んだ「(仮称)横浜市が管理する道路の構造条例」で定めた基準に基づき、道路整備を実施。

※1 「道路構造令」とは、

道路法30条^{※2}の規定に基づき、道路を新設し、または改築する場合における道路の構造(幅員や線形等)の一般的な技術基準を国で定めたもの。

※2 「道路法30条」とは、

道路の幅員や建築限界、線形等、道路の構造の技術的な基準を定めたもの。

条例化に向けた基本的な考え方

条例化するにあたり、条例委任の対象を3つに分けました。

<条例委任対象外>	<条例委任対象>		
	構造令の基準をそのまま条例で定める項目	市で独自に基準を定める項目	適用除外とする項目
・設計車両 ・建築限界 ・設計荷重	曲線半径、縦断勾配、交差点形状 など道路の構造に関する事項	・最小道路幅員 ・歩道の横断勾配	・地方部 ・高速自動車国道 ・積雪地域・防雪施設

← (仮称)横浜市が管理する道路の構造条例 →

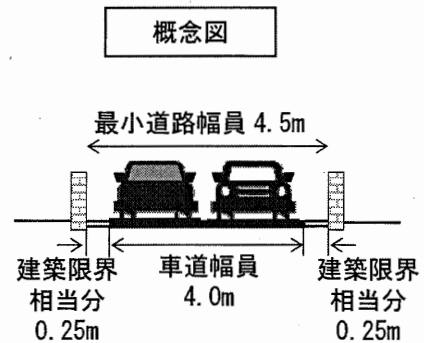
市で独自に基準を定める項目の概要

- ◆ 車線がなく車道のみで構成される道路の最小道路幅員を定めます。

道路構造令では、車線がなく車道のみで構成される道路については、車道幅員が4.0mと規定されていますが、最小道路幅員は定められていません。

一方、横浜市では、市道の認定基準として最小道路幅員を4.5mとしています。

そこで、これらの整合を図るため、新たに独自基準として、最小道路幅員を4.5mと定めます。



- ◆ 人にやさしい道づくりを目指し、歩道の舗装材および横断勾配について定めます。

2%を標準としていた歩道の横断勾配を、舗装に透水性の材料を使うこととし、横断勾配を1%以下とします。



今後の予定

- 市民意見募集の実施 平成24年7月2日から7月20日まで
- 市民意見募集の結果公表 平成24年9月下旬（予定）
- 施行日 平成25年4月1日（予定）