

「坂の街」長崎市の 新たな道作り

長崎県
長崎市



人口：439,539人（H25.3末）
特徴：九州の北西部に位置し、古くから、外国との玄関口として発展してきた港湾都市で知られる。

市街地の約7割が斜面地（標高20m以上・勾配5度以上の地域）である長崎市では、道路の幅も狭く、自動車が通ることのできない階段道が多い。このため、買物や通院などの日常生活の足の確保や、救急搬送や消防活動といった緊急時の通行の確保に課題。

そこで、平成24年10月、「長崎市市道の構造の技術的基準を定める条例」を制定し、国の基準よりも急勾配の道路を整備できるよう独自の道路構造基準を策定した。



新たな基準で整備された市道大鳥町大谷町1号線（延長79m、縦断勾配最大16.889%）

「坂の街」 長崎

長崎市は、平地にある市街地を取り囲むように山が連なるすり鉢状の地形であり、高台まで家が連なっているため坂が多く、坂自体も急なものが多い街である。

斜面地に適合した道路整備を行う場合、国の基準では道路を迂回させなければならず、整備延長が長くなることで、多くの用地が必要となり、事業費もかかり、完成までに長い時間を要している。

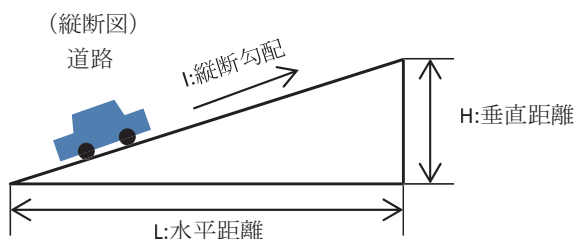
地域の実情を踏まえた道路構造

従来、道路構造令の基準では、坂の縦断勾配は12%以下とされていたが、第1次一括法により改正された道路法に基づき国の基準が「参酌すべき基準」とされた。

これを受け、長崎市では、平成24年10月、「長崎市市道の構造の技術的基準を定める条例」を制定し、急な坂が多い実情に配慮して、道路の縦断勾配を17%まで引き上げ可能とした（同日施行）。

設計速度20km/時の新設道路における
縦断勾配の上限値の緩和内容

			第3種		第4種	
			普通道路	小型道路	普通道路	小型道路
縦断勾配の上限値(%)	道路構造令	通常	9	12	9	12
		地形の状況等やむを得ない場合	12	—	11	—
	長崎市条例	通常	9	17	9	17
		地形の状況等やむを得ない場合	17	—	17	—



$$I(\%) = H / L \times 100$$

斜面と共生する「坂の街」へ

急勾配の地域の生活道路整備について、国の基準に従うと用地や工期が多く必要となるが、基準の緩和により整備に係る費用や工期を短縮でき、住民の利便性の向上につながっている。

地方分権改革との関連

第1次一括法による道路法の改正で、道路構造の技術的基準は条例に委任され、道路構造令が定める地方道の構造（車線の幅員、勾配、曲線半径等）の技術的基準については「参酌すべき基準」とされた。

この結果、縦断勾配については、国の基準を参酌し、地域の実情に応じた対応が可能になった。

関係者からのメッセージ



長崎市は平坦地が少なく、多くの市民の皆さんが斜面地に居住し生活しています。今回道路法の改正を受けて、市道の新設や改築を行う場合の、構造の技術的基準を定めるための

条例の検討を行うことになり、平成23年8月に本市道路部門の関係各課による「市道の構造の技術的基準に関する協議会」を立ち上げて、検討を行いました。また、長崎市交通安全対策推進協議会や長崎市建設情報ネットワーク会議などの関係機関に対する本市独自案の説明や意見交換、パブリックコメントの実施により多くの意見をお聞きしました。

数え切れないほどの会議の開催や、関係機関への説明・意見照会には、多くの時間と労力を要したところでした。しかしながら、こういった関係者の皆様のご意見により、本市にとって価値のある基準を作成することができたと思います。

（長崎市土木総務課管理1係長（当時）
城戸 利美氏）

※平成26年3月定年退職