

坂が多い地域特性に応じた道路基準の緩和により、住民に使いやすくコストを抑えた道路を整備



問い合わせ先 長崎市土木総務課
 ☎ 095-829-1162 ■ <http://www.city.nagasaki.lg.jp/soshiki/164/166/167/index.html>

- 急な坂が多いという地域特性に応じ、国の道路勾配(角度)の基準を引上げ可能とする市独自の基準を規定した条例を制定
- これにより、直線に近い道路の整備が可能となり、住民の利便性の向上、緊急時の車両の円滑な通行の確保、さらには道路整備費の縮減や工期の短縮を実現

市独自の基準に基づき整備された坂道

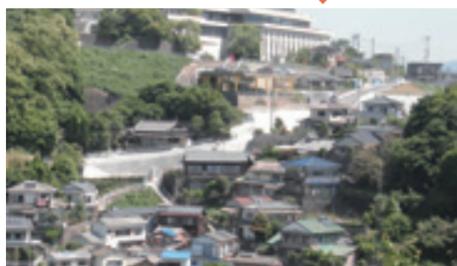


坂が多いため不必要な迂回路が多い道路(整備前)

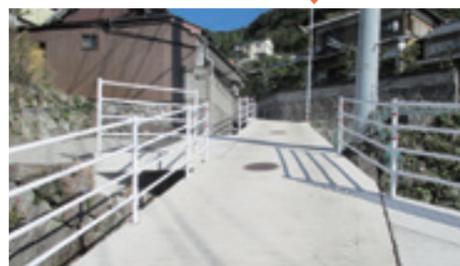
車みち整備事業による階段道のスロープ(平らな斜面)化



自動車などが通行できない階段状の道路(整備前)



不必要な迂回路の解消により直線に近い形で整備を行い、住民の利便性向上と道路整備費の縮減などを実現した道路(整備後)



不便な階段の解消により自動車などが通行できるようになり、住民の利便性向上を実現した道路(整備後)

取組の背景 迂回路や車両の通行不能な階段道の不便さなどが課題に

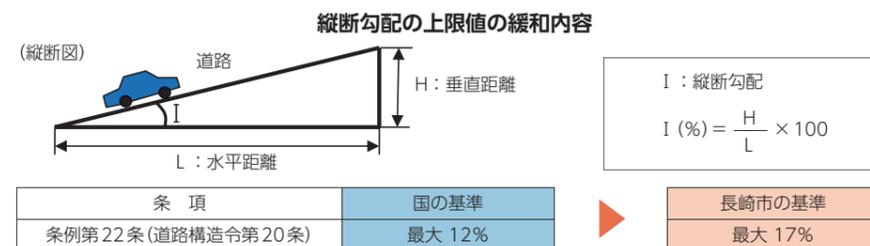
- 長崎市は、市街地の約7割が斜面地(標高20m以上・勾配5度以上の地域)であり、平地にある市街地を取り囲むように山が連なるすり鉢状の地形となっており、高台まで家が連なっているため坂が多く、坂自体も急なものが多い街である。
- 国の道路構造令により、道路の勾配(縦断勾配)については、全国一律に「最大12%」と規定されており、斜面地に適合した道路整備を行う場合、国の基準では道路を迂回させなければならず、整備延長が長くなることで多くの用地が必要となるため、道路整備費が増加するとともに、完成までに長い時間を要していた。
- また、斜面市街地において、自動車や自転車などが通行できない階段状の道路が多く存在するため、地域住民は買物・通院・介護などの日常生活で徒歩を強いられ不便を来しているほか、救急搬送や消防活動の上でも支障となっていた。さらに、家の解体や新築も追加費用がかかることから、空き家の増加が懸念されていた。

取組の概要 道路勾配に係る市独自の基準を規定し、効率的な道路整備を推進

- 第1次一括法による道路法の改正を踏まえ、急な坂が多い実情に配慮して、市道の新設・改築時に道路の縦断勾配を「17%まで」引上げ可能とする市独自の基準を規定した「長崎市市道の構造の技術的基準を定める条例」を平成24年10月に制定した。
- また、道路構造基準の緩和に加え、市独自の取組として、平成25年から、既存の階段道などを対象としたスロープ化や道路幅の拡幅など、地域の実情に応じた様々な工夫を行い、自動車などの通行が可能となる道路を整備する「車みち整備事業」を開始した。

取組の成果 迂回路や階段道の解消により、住民の利便性などを向上

- 道路拡幅工事(市道小ヶ倉町13号線)において、縦断勾配が12%以上の区間が存在し、国の基準に従う場合は道路の迂回により宅地との間に高低差が生じ、車両の乗入れへの支障などが懸念されたが、市の新たな基準の適用により、既存道路を有効活用した道路を整備することができた(最大縦断勾配16.9%)。
- また、国の基準の下では、カーブが連続する構造となっていた道路についても、市独自の基準の適用により、直線に近い形での道路整備が可能となり、移動時間の短縮による住民の利便性の向上、緊急時の車両の円滑な通行の確保が図られた。
- こうした新たな基準による道路整備により、不必要な迂回路を解消し、道路整備費の縮減、工期の短縮を実現した(整備費用は、国の基準では約4,700万円が見込まれたが、新たな基準により約3,300万円となり、30%を縮減した)。
- また、「車みち整備事業」により、既存の生活道路について、国の基準で定める幅員4mにこだわらず、地形状況などを考慮しながら縦断勾配17%を超える道路をスロープ化し、不便な階段を解消したことにより、地域住民の日常生活で自動車などの利用が可能となるなど、利便性が大きく向上した。
- 住民からは、「車で家の近くまで行けるので、買物が便利になった」、「介護の車に家の近くまで来ていただけるため非常に便利となり、これまでと全然違う」、「道路の整備前は、解体費が高いため空き家の解体が進まなかったが、道路の整備後は、空き家を解体して家を建てて居住することを希望する方が現れてきた」、「大きな道路が1本通ることによって、そこからの枝道の整備も可能となった」などの評価を受けている。



地方分権改革との関連

- 従来、道路の整備においては、道路法に基づく道路構造令により、全国一律の基準が適用されてきた。
- 平成23年4月の第1次一括法により、道路法が改正され、道路構造の技術的基準が条例に委任され、道路構造令が定める地方道の構造の技術的基準は「参酌すべき基準」となった。この結果、各地方公共団体が地域の実情に応じた独自の基準を定めることが可能となり、長崎市は、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、市道の新設・改築時に道路の縦断勾配を「17%まで」引上げ可能とする市独自の基準を明確化した(同月施行)。