

亀山市生活道路整備指針

令和4年4月

建設部 土木課 道路整備グループ

目 次

1. 目的	・ ・ ・ ・ ・ P. 1
2. 現状の課題	・ ・ ・ ・ ・ P. 1
3. 道路整備の方向性	・ ・ ・ ・ ・ P. 1
4. 指針の対象	・ ・ ・ ・ ・ P. 2
5. 整備の流れと現況評価	
5.1 生活道路整備指針のフロー	・ ・ ・ ・ ・ P. 3
5.2 現況評価	・ ・ ・ ・ ・ P. 3
(1) 事前確認事項	
(2) 評価指標	
6. 整備手法の検討	・ ・ ・ ・ ・ P. 5
(1) 検討内容	
(2) 整備手法の検討	
(3) 整備手法の効果と他事業との関係性	

◆ 亀山市生活道路整備指針

1. 目的

亀山市の市道は、国道や県道などの上位道路と連携して広域的な道路ネットワークを形成する『幹線道路』と、各地域に張り巡らせた地域住民の日常生活を支える『生活道路』に分類することが出来ます。

道路整備に関しては、少子高齢化社会の進展や市民ニーズが多様化する一方で、厳しい財政状況を背景としてこれらの課題に対する十分な対応が困難な状況となっています。

このような社会情勢の中、限られた財源で質の高い道路行政を実現するために、必要性、効率性などを評価し、「選択と集中」の視点から、投資の重点化や建設コストの縮減など効果的な事業の執行に努め、市民への説明責任を果たすことが大切です。

ここでは、道路幅員が4m未満の狭い生活道路の整備を「早期に」、「効果的に」、「経済的に」進めるために統一した優先順位評価指標を作成し、整備手法を確立することを目的とします。

2. 現状の課題

亀山市内には多様な地域性を有し地形等の特徴も異なる自治会が存在しますが、各々の地域が以下に示すような市道に関する問題点を同様に抱えており、その問題解消が大きな課題となっています。

○地域の抱える課題

- ・ 市内に多数存在する集落内の狭い生活道路では、自動車・歩行者の円滑な通行、緊急車両の進入に支障が生じています。
- ・ 通学路に指定されているものの、十分な幅員が取れないことにより、安全に通行できる空間の確保に支障が生じています。

○行政の抱える課題

- ・ 狭い生活道路の整備は、地域要望に基づき関係地権者の了承を得られた路線から市が順次道路改良を進めていますが、建物補償の必要性等からその進捗は芳しくない状況であり、集落内の狭い生活道路の改良率は3割程度です。

3. 道路整備の方向性

「2. 現状の課題」を解決するため、以下の道路整備の方向性に基づき、生活道路の整備を進めます。

- ① 必要性が高い路線を選択して、整備効果の早期発現が得られる道路整備を進めます。
- ② 様々な整備手法や他事業との連携を図ることで、多様な市民ニーズに応えることを目指します。
- ③ 地域の実情にあわせた整備手法を計画することによって、市民のみなさんが行政を生活の一部として、身近に感じて頂けるようなまちづくりを目指します。

4. 指針の対象

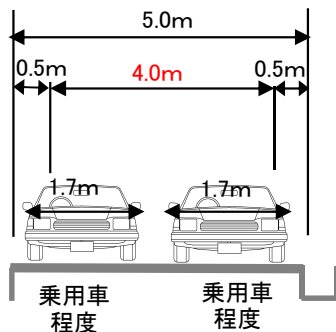
亀山市道の道路幅員が4m未満の狭あいな「生活道路」を対象とし、道路幅員を確保するための拡幅、歩道設置等を行います。

また、道路改良要望の受付には、事前確認事項を満たしていることが前提条件となります。(※)

※ 5.2 現況評価 (1)事前確認事項を参照

改良幅員の考え方(3種5級道路とは…)

【標準】



d. 第3種第5級および第4種第4級の道路

第3種第5級および第4種第4級の道路は、道路構造令上は車線がなく車道のみで構成される道路であり、車両のすれ違いは原則として待避所で行われる。なお、この道路は1車線道路と呼ばれることが多い。

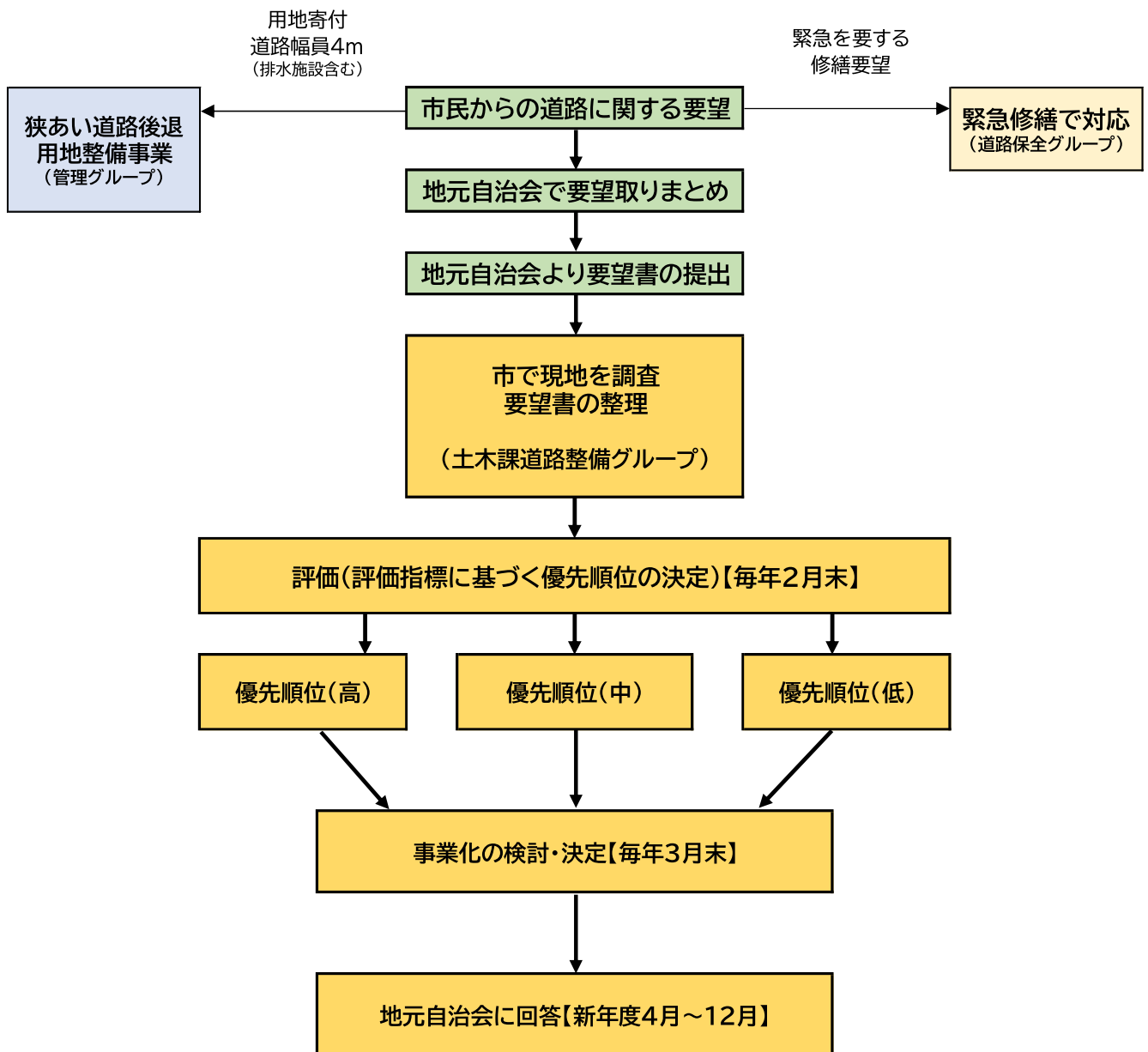
第3種第5級および第4種第4級の道路の車道幅員は、停車、乗用車相互のすれ違い、消防活動を考慮し4mとする。ただし、計画交通量が極めて少なく(おおむね100台/日以下)かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、3.0m(路肩を含めた最小道路幅員4.0m)とすることができる。

消防活動、乗用車相互のすれ違い等を考慮すると、改良幅員は、道路構造令に定める3種5級の道路幅員5.0m(車道幅員4.0m+路肩幅員0.5m×2)【標準】又は道路幅員4.0m(車道幅員3.0m+路肩幅員0.5m×2)【特例】を必要最低幅員とします。

出典:道路構造令の解説と運用(令和3年3月) p.208

5. 整備の流れと現況評価

5.1 生活道路整備指針のフロー



5.2 現況評価

(1) 事前確認事項

道路改良要望の受付には、下記の3点の事前確認事項を満たしていることが前提条件となります。

- ①改良区間が交差点から交差点までの一区間であること
- ②改良区間内の地権者全員の同意があること
- ③改良区間が4m未満の「生活道路」であり、整備後の道路が道路規格3種5級以上の道路(道路構造令第3条)となるものであること

(2) 評価指標

整備路線の優先度を測るために、以下に示す 14 の指標で評価を行います。

区分	No.	評価項目	内容
他との計画整合性	1	他計画との整合性	他計画及び他事業で計画されている
			単独事業である
必要性	2	通学路利用状況	要望箇所全体が通学路として利用されている
			概ね半分以上が通学路として利用されている
			通学路利用は半分以下である
			通学路としての利用は無い
	3	交通量(車両)	一日中不特定の通行がある
			地域住民のみの利用
			あまり利用が無いかその他車両(農耕車両等)が利用
	4	交通量(歩行者・自転車)	朝夕の通勤・通学の利用がある
日中、地域住民の利用がある			
歩行者・自転車の通行の利用はほとんどない			
5	排水施設の状況	排水施設が未整備である	
		排水路が整備されているが、改良する必要性が高い	
		排水路が整備されており、改良する必要性が低い	
6	住宅地等の割合	住宅地等の設置割合が50%以上	
		住宅地等の設置割合が20%~50%	
		住宅地等の設置割合が20%未満	
		住宅がない	
7	幹線道路との関係性	起点又は終点が有効幅員4m以上の国道・県道・市道のいずれかを含む交差点に接続している	
		起点又は終点が有効幅員4m以上の国道・県道・市道のいずれかを含む交差点に接続していない	
8	立地適正化計画との関係性	亀山市立地適正化計画における中心市街地等の居住誘導区域である	
		亀山市立地適正化計画に位置付けられていない	
緊急性	9	緊急車両の通行障害	幅員が狭あいであるため、緊急車両が侵入不可能
			幅員が狭あいであるため、緊急車両のすれ違いが困難
			非住宅街のため想定範囲外
	10	交通事故の有無	交通事故が2件以上起きている
			交通事故が1件起きている
			交通事故が起きていない
11	防災機能	指定緊急避難場所から半径200m以内に位置している	
		指定緊急避難場所から半径400m以内に位置している	
		指定避難所等の付近に位置していない	
整備性の美	12	支障物件の状況	全区間において支障物件がない
			立木・工作物の支障物件がある
			建物移転が必要である
整備後の効果	13	歩行者通行の安全性の向上	幹線道路と連続して歩道が設置できる
			歩行者の安全が確保される
			特に変化なし
	14	車両の通行の安全性の向上	改良後の道路幅員が5m以上確保できる
			改良後の道路幅員が4m確保できる
			特に変化なし

6 整備手法の検討

(1) 検討内容

整備手法の検討に際して対策の時間軸について整理を行います。

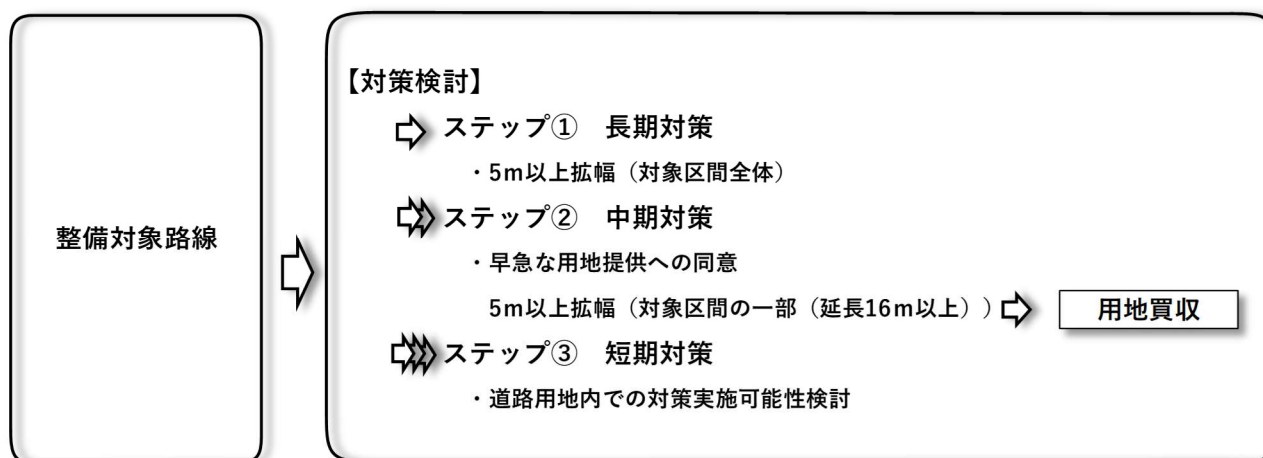
下表に示すように、本来の道路機能として必要な5m以上道路の全線確保を行うのは「長期対策」となります。そのため長期対策を全線で行うことが最終的な目標ですが、関係者との調整に多大な時間を要することや、限られた予算で整備しなければならないことから、早急な効果発現を目的として、「短期対策」、「中期対策」を暫定的に実施していくことも必要です。

時間軸	概要	対策レベル	期間
短期対策	道路用地内において、早期に比較的安価に実施できる交通安全対策を含む部分的対策	暫定的対策	概ね2年
中期対策	用地の部分買収などを含む全線改良以外の部分的対策		概ね2～5年
長期対策	一定の延長、または結節された区間を有する全線道路拡幅	恒久的対策	概ね5～10年

(2) 整備手法の検討

整備対象路線に対して、まず長期対策の実施について検討を行い、早期に長期対策の実現が困難な場合は、中期対策、短期対策の実施について検討を行います。

整備手法の検討の流れは、以下の通りとなります。

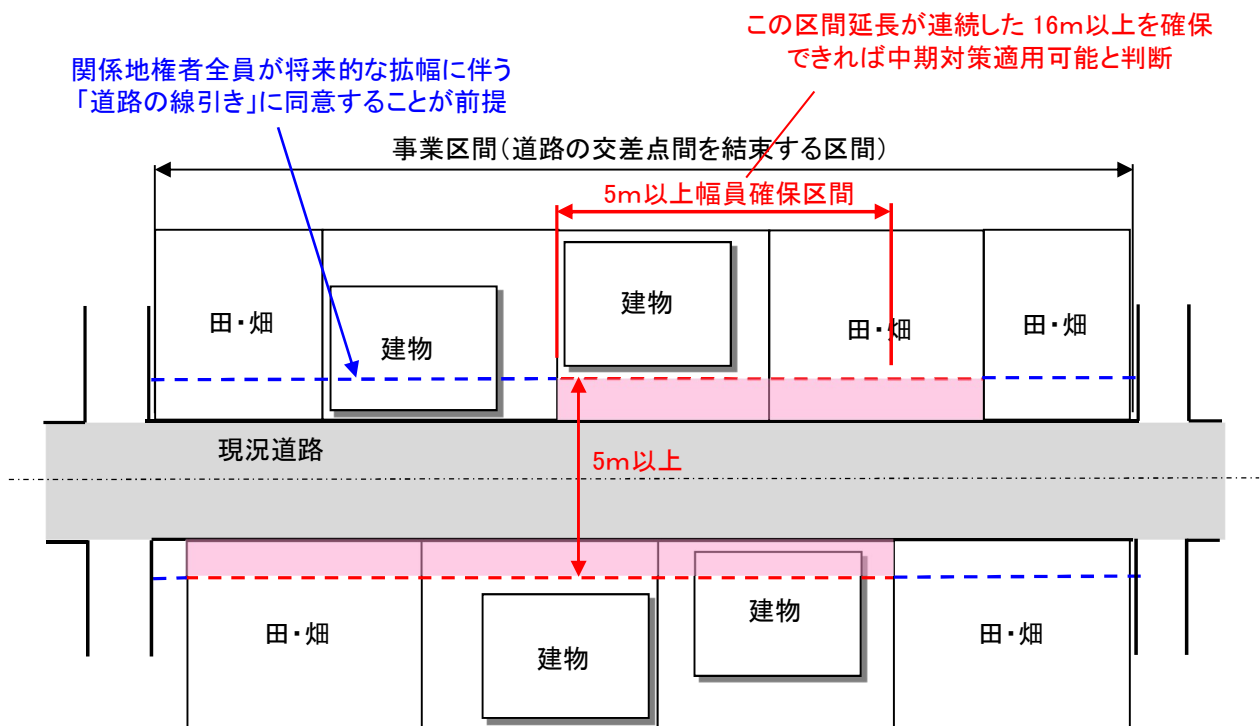


ステップ①: 長期対策 検討

- ・「用地買収」による 5m以上の拡幅の可能性について、地域と調整を行い、対象区間全体で 5m以上の道路拡幅の用地が確保できた場合、「長期対策」が実現します。
- ・対策の期間としては、実現までに概ね5～10年程度を要します。

ステップ②: 中期対策 検討

- ・長期対策が困難な場合は「中期対策」として、事業区間を将来道路用地として活用・転換すること(道路の線引き)に対する理解・同意が得られることを前提として、連続して幅員 5m以上の道路拡幅が延長 16m以上確保(※次頁参照)できた場合、「中期対策」を実施します。
- ・対策の期間としては、実現までに概ね2～5年程度を要します。



- ・対象区間の関係地権者全員に「早急な用地買収」に対する「意思確認」を行います。
- ・この意思確認により、用地買収に伴う 5m以上道路確保可能延長が 16m程度となる場合には「中期対策実現の可能性あり」との判断を行います。
- ・長期対策及び中期対策については、狭あい道路後退用地整備事業とは切り分けて考えるとともに、将来的な拡幅に伴う「道路の線引き」に対して関係地権者の1人でも同意が得られない場合には適用されません。市税を投入する意味においても、将来的に事業区間を全線拡幅することが目的であることから事前確認事項として改良区間内の地権者全員の同意を確認する必要があります。

■中期対策の最低整備延長の考え方

- ・「中期対策」とは、本来「長期対策」として対象区間全てが 5m以上の道路として整備された状態の、「暫定形」としての位置付けとなります。
- ・暫定形の整備延長としては、小型乗用車同士のすれ違い等が円滑に行われる「待避所」的な道路構造を確保できることを整備条件とします。
- ・「道路構造令」では非常駐車帯の最小値として、有効長(15m)、すりつけ長(5m(橋梁・トンネル等))、合計「25m」が許容されていますが、亀山市生活道路の実情をみると、有効長については乗用車 1 台分(6m程度)の確保でも適用可能と考え、『(すりつけ長 5m×2) + 有効長 6m程度 = 16m以上』を本指針での中期対策の最低整備延長として採用することとします。

表 9-7 非常駐車帯のすりつけ長および有効長

道 路 区 分		すりつけ長 (m)	有 効 長 (m)
第 1 種	第 1, 2, 3, 4 級	20	20
第 2 種	第 1, 2 級	20	20
第 3 種	第 1 級	20	20
	第 2, 3, 4 級	10	15

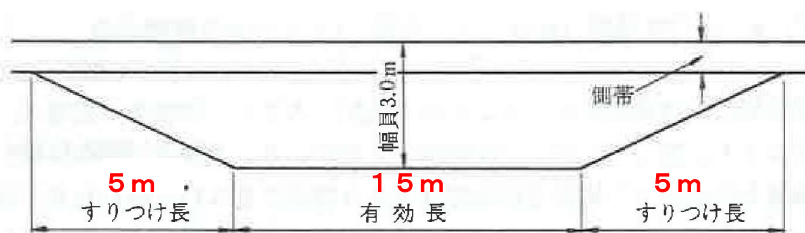


図 9-21 非常駐車帯平面図

すりつけ長は、中央自動車道で行った走行試験結果では、非常駐車帯への進入速度を 60 km/h とした場合、本線と平行になるのに約 20 m 必要であった。進入速度がおそい場合は、これより急な角度で進入できるのですりつけ長として 20 m あれば十分である。また、第 3 種第 2 級以下では、設計速度が低いので 10 m 程度のすりつけ長を標準とする。

ただし、橋梁、トンネル等では最小 5 m まで縮小することができる。

出典：道路構造令の解説と運用(令和 3 年 3 月) p.690

ステップ③:短期対策 検討

- ・長期、中期対策ができない場合、「短期対策」として、道路用地内での効果的な対策の実現性の検討を行います。
- ・短期対策の整備手法の代表的なものを以下に示します。
 - カーブミラーの設置
 - ・ カーブ区間や無信号交差点部などの見通しが確保できない区間において設置します。
 - ポストコーン、ガードパイプの設置
 - ・ 交差点付近の歩道たまり部分等で、たまり空間確保策として交通安全を目的に設置します。
 - 区画線の設置
 - ・ 道路の車線境界を明示し、自動車の車線逸脱防止や歩行者・自転車の交通安全を目的に設置します。
 - 側溝蓋の設置
 - ・ 道路端部の側溝に蓋かけを行うことで、通行可能空間を確保します。
 - 路肩整備
 - ・ 現況路肩法面に擁壁を設置することで歩行空間の確保を図ります。

(3) 整備手法の効果と他事業との関係性

以下に各時間軸における対策を実施した際の対策イメージ及び他事業との関係性を示します。

道路幅員が4m未満の狭い生活道路の整備を「早期に」、「効果的に」、「経済的に」進めるためには、本指針の活用だけでなく、狭い道路後退用地整備事業等、他事業との連携及び効果的な活用が必要です。

	整備手法	対策イメージ
長期対策	亀山市生活道路整備指針 (一括買収・調印)	<p>現況道路 3m 5m</p> <p>用地買収</p> <p>建物 100m</p>
	狭あい道路後退用地整備事業	<p>現況道路 2m 2m 4m</p> <p>寄付 (報奨金)</p> <p>建物 100m</p>
中期対策	亀山市生活道路整備指針 (一筆ごとの買収又は寄付・調印)	<p>現況道路 3m 5m</p> <p>用地買収</p> <p>建物 20m</p>
	狭あい道路後退用地整備事業	<p>現況道路 2m 2m 4m</p> <p>寄付 (報奨金)</p> <p>建物 20m</p> <p>建物 (新築)</p>
短期対策	道路用地内での対策 例) 側溝蓋・区画線等の設置	<p>現況道路 3m 0.5m</p> <p>カラー舗装化</p> <p>建物 100m</p>

※狭い道路後退用地整備事業の詳細等については、「狭い道路後退用地整備要綱・パンフレット」等をご確認ください。