

市第 138 号議案 横浜市道路の構造の技術的基準に 関する条例の一部改正について

1 改正理由

平成 23 年に地域主権改革一括法（平成 23 年法律第 37 号）が公布され、これまで国が一律で定めていた公共施設の設置管理基準が市町村の条例に委任されました。

本市では、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準を定めている道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）を参酌し、横浜市道路の構造の技術的基準に関する条例（平成 24 年 12 月横浜市条例第 84 号）を制定しています。

このたび、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）の一部が改正され、それに関連して道路構造令の一部を改正する政令が施行されたことに伴い、関係規定の整備を図るため、条例の一部を改正します。

2 施行期日

令和 3 年 4 月 1 日

3 改正概要

(1) 自転車通行帯の新設

自転車を安全かつ円滑に通行させるために帯状の車道の部分として設けられる「自転車通行帯」の規定を新設

(2) 自転車道の設置要件の追加

自転車のみ走行可能な空間にするために工作物により区画して設けられる自転車道の設置要件に、「設計速度 60km/h 以上の道路」を対象とする規定を追加

(3) 自動運行補助施設の追加

交通事故の防止を図るための交通安全施設に、自動運転車の走行を補助するための施設である「自動運行補助施設」を追加

(4) 歩行者利便増進道路の新設

歩行者空間の確保や歩行者の利便に資する施設を設置し、賑わい創出を図っていく道路である「歩行者利便増進道路」の規定を新設

【参考】

(1) 自転車通行帯および自転車道【国土交通省資料より】

背景・必要性

- 過去10年間で、交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっており、歩行者・自転車・自動車適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。
- 用地上の制約から、自転車道の整備は全国的に進んでおらず、幅員がより狭くてすむ自転車専用通行帯（道交法に基づく通行区分の指定）について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を加速する必要。
- 道路構造令の改正を踏まえ、地方公共団体において、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準を定める条例の改正について手続き中。

改正概要

- 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。

【自転車通行帯】(新たに規定)

歩道 車道部
自転車通行帯 (1.5m以上)
(路肩)

【自転車道】

歩道 自転車道 (2.0m以上) 車道部
(路肩)

(2) 自動運行補助施設【国土交通省資料より】

自動運行補助施設

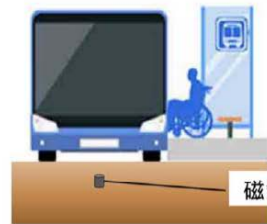
- 自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカー等）を道路附属物に「自動運行補助施設」として位置づけ（民間事業者の場合は占有物件とする）

<自動運行補助施設のイメージ>



電磁誘導線

▲電磁誘導線による自車位置特定による運行の補助



磁気マーカー

▲磁気マーカーによる自車位置特定による運行の補助



ドイツの例

▲位置情報表示施設による自己位置補正の補助



▲車両センサーの届かない箇所における道路状況把握の補助

(3) 歩行者利便増進道路【国土交通省資料より】

歩行者利便増進道路

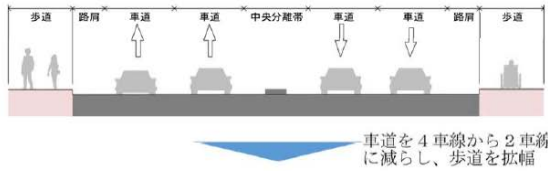
- 賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

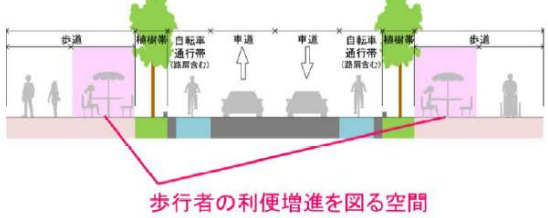
- ・ 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

【新たな構造基準のイメージ】

【現行】



【今回案による改築後】



利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- ・ 特例区域では、**占用がより柔軟に認められる**
- ・ **占用者を幅広く公募**し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- ・ 公募により選定された場合には、**最長20年の占用**が可能
(テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく)

