

■「自転車活用推進法」の施行について

平成28年度の国会で成立した自転車推進法が平成29年5月1日から施行されました。同法の施行を踏まえ、自転車活用推進本部令が制定され、国土交通省組織令についても改正されました。

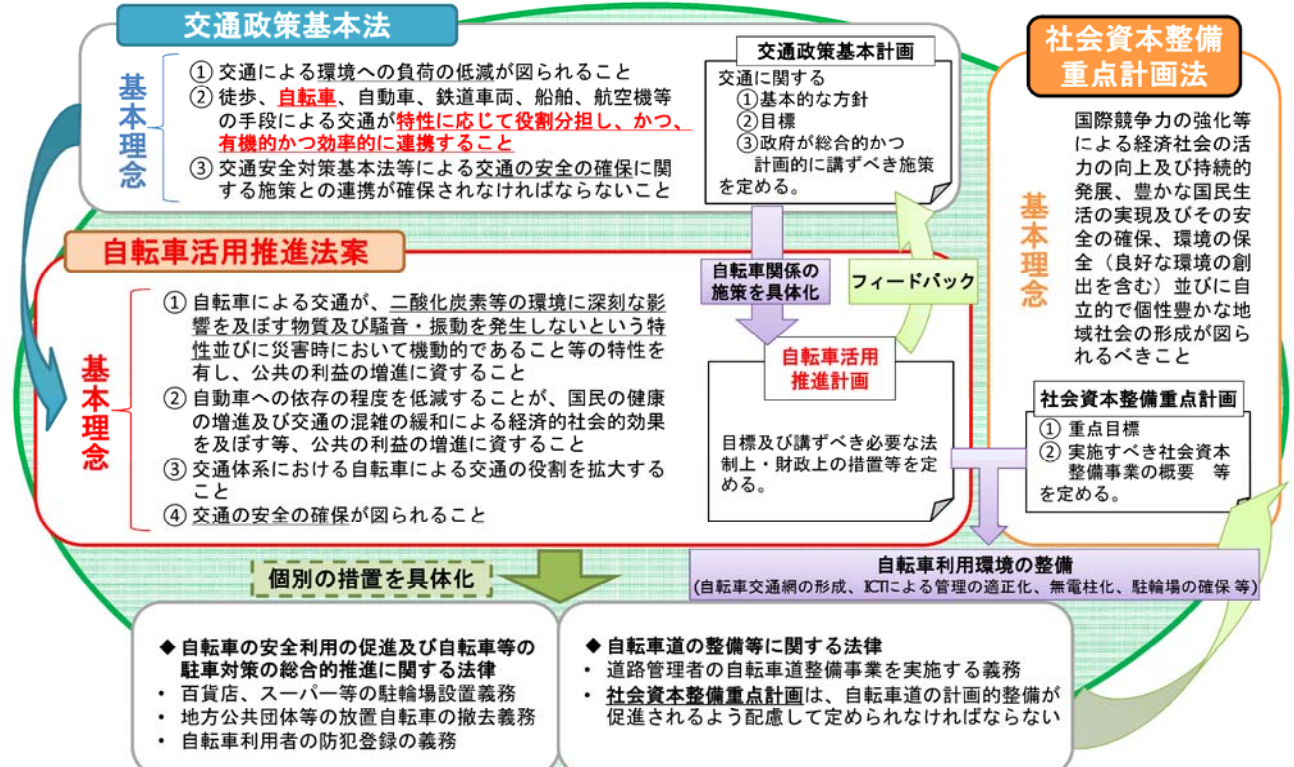
自転車活用推進法は、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的としています。

今回施行された自転車活用推進法における基本方針は以下となります。

基本方針

- ①自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備
- ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
- ③シェアサイクル施設の整備
- ④自転車競技施設の整備
- ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上
- ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- ⑧交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進
- ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上
- ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進
- ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備
- ⑬自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援

自転車活用推進法案と関係法律の整理



1. 検討概要

山岳地に位置する町道において、周辺自然への影響を低減するとともに、道路としての機能確保と地元関係者要望を重視して実施した新設道路計画についてご紹介します。

対象となった現況町道は、河川に沿って設けられており、小さな曲線半径を用いた区間が連続するとともに縦断勾配も12%程度と急なため、道路構造令で規定する平面曲線長や縦断合成勾配規定値を満足していないことから、走行性が悪く交通安全上からも問題のある道路線形となっていました。

2. 解決すべき課題

新設道路を検討する区間の起点と終点との高低差は10.0m程度であり、当初計画では現道道路を活用する起点部で大きな下り勾配を用いた後に終点地盤接続する縦断線形となっていました。

しかし、当初計画の橋梁架設位置及び橋台設置位置に①架橋位置が河川の湾曲部である、②架橋位置が河床の段差位置付近である、③橋台位置の岩に亀裂や空洞がみられる等の問題があったことから、平面・縦断線形及び橋梁架設位置の見直しを行う必要がありました。

橋梁位置を変更することを目的として平面・縦断線形の再検討を行った場合、切盛による土工量が大きくなることから、自然改変率・橋梁架設位置・工事費・施工時影響を考慮し、かつ改良する道路線形としても良好な線形を確保させることが解決すべき課題となりました。

3. 地元関係者要望及び各種問題を解消するための検討

道路線形を再検討するにあたっては、地元関係者からの要望【田畑への影響削減及び走行性の向上を図ること】を踏まえ、出来る限り自然改変を軽減する、工事費を削減することを重視して細部の線形検討を行ないました。

その際には、山地部の改良道路であり、受益者がある程度限定されていることから、道路構造令に捕らわれすぎない検討を行うことが重要であると考え、地元関係者要望を極力反映させるとともに、その中で走行性に問題の無い線形及び構造を検討することとしました。

以上の方針より、道路構造令においては推奨されていない“連続する平面曲線区間において、短い直線区間を用いる線形”とすることで地山への影響を軽減させた上で、田畑への影響も極力抑えるとともに、その中で平面曲線半径を大きくできる線形案を比較検討して最終線形を決定しました。

縦断線形検討は、地元との協議時に“現況道路勾配が大きいため、新設の改良道路に関しても現況道路に対して多少勾配が大きくなることは構わない”との了解を得られたことから、縦断勾配を大きく設定することも考慮に入れ、道路隣接地への乗り入れ及び土工量のバランスを重視して平面曲線との調和を考慮して検討を行いました。但し、平面曲線区間が連続するため、車両の走行性を重視し、合成勾配は基準値を満足させることを条件としました。

4. 技術的成果及び今後の展望

山地部においては、現地状況地形等により道路構造令による幾何構造条件や望ましい線形を満足することで逆に現況環境に影響を与え、自然改変率が非常に大きくなることや想定以上に工事費が嵩む場合があります。

山地部における道路計画では、受益者がある程度特定されることから、道路管理者の意向を重視した上で、地域に適した設計を行うことが重要であり、構造令等の基準に縛られない設計を行うことも必要であると考えます。

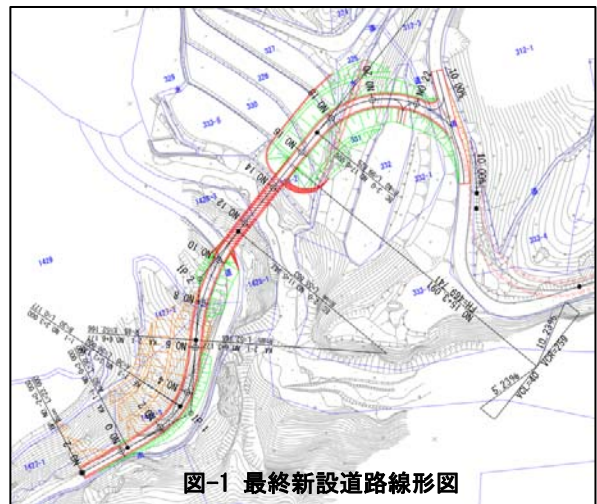


図-1 最終新設道路線形図