

道路構造令は地方分権改革推進委員会勧告で『廃止又は条令委任』とされた…

よく立派すぎる（無駄な）道路ができるのは、全国一律の道路構造令が原因と言われています。この例を挙げると

①人通りが少ないのに両側歩道が付いている

②2mより狭くできない歩道

—— こんな指摘があります

何か誤解があるのでは…

国土交通省では、平成20年9月に「柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会」を設置し、これまで3回にわたって委員会を開催し検討を進め、本委員会において、道路構造令の運用実態と改善策の方向性についての提言がとりまとめられました。そもそも道路構造令とは、道路法30条第1項及び2項の規定に基づき、道路を新設し、又は改築する場合における道路の一般的技術基準を規定したものです。その規定は柔軟になっています。平成18年の国庫補助箇所のうち34%は歩道無し、37%が片側のみ歩道で地方道改築事業が実施されているそうです。誤解の一因は地方自治体で、道路構造令の柔軟規定に関する認識の低いことも一因と考えられています。

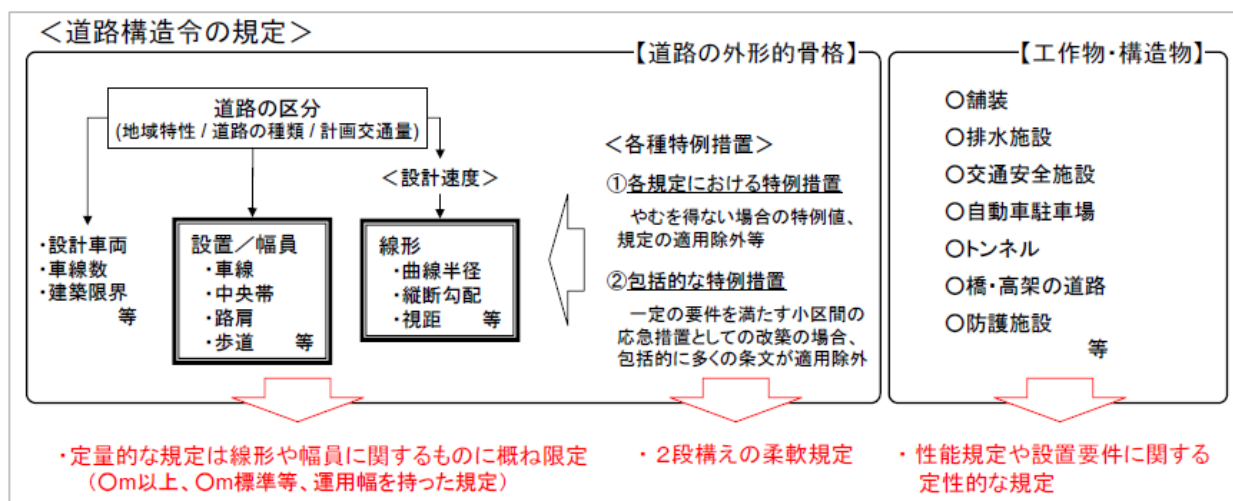


図-1 道路構造令の規定概要

もし「道路構造令」を廃止すると、道路構造設計の拠り所を失います。また、用地買収の際に幅員設定の根拠が無くなることや、交通安全上の必要な最小限の線形の根拠が無くなることなどが懸念されています。

今後は、交通の安全性・円滑性を担保するため必要な、車両の規格と建築限界等道路構造の調整、橋や高架道路等の荷重条件などを除く、幅員・線形・視距・勾配などについては、都道府県道・市町村道について条令により基準を定めることが可能となるようです。

●雑学 57: パブリックインボルブメントとは

「パブリックコメント」が住民や市民に意見を求める制度であるのに対して、Public Involvement「パブリックインボルブメント」は住民や市民に計画策定への参画を求めるものです。1990年代後半から、道路建設や河川改修、廃棄物処分場などの計画策定時にこの方式が試みられるようになってきました。計画地の周辺住民に参画を求める場合が多く、“住民参画”とも言われ、もう少し広く市民一般に参画を求める場合は“市民参画”とも言える形式です。

□ 浸水シミュレーションを活用した下水網検討事例

～道路下の下水管路について～

● 流出解析

流出解析とは、規定の降雨条件で実際の下水管網に雨が降った場合の施設水位をシミュレーションするものです。合理式による能力照査より現場に適した評価が得られるものとして近年用いられています。下図がシミュレーションのイメージです。(分布系モデルによるソフトウェアを使用した管内水理解析結果)

当社が受注した下水設計案件でこの解析法と、従来用いられているピーク流出量算定式のひとつである“合理式”による検討を比較してみました。(紙面の関係で合理式を用いた流下能力判定図は割愛いたしますが…)

結果として合理式では能力不足や能力有でも余裕なしと判定された所が、シミュレーション結果では能力有り、かつ余裕もあるとの判定となりました。結果に差異が発生した理由のひとつは、シミュレーション手法では枝線のみでなく幹線下水の水位まで考慮できることが考えられます。

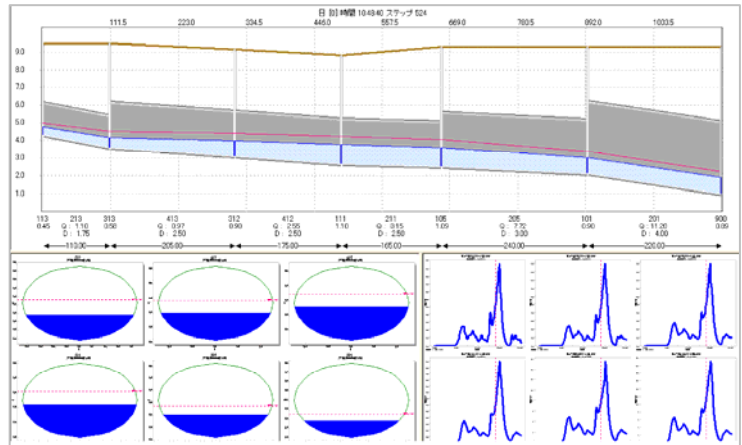


図-2 シミュレーション結果図例(1) ; 株式会社FORUM8 カタログより抜粋

● シミュレーションについて

解析上必要とされるデータは、地盤高等の地表面情報や管渠・水路・ポンプなどの施設情報です。シミュレーションモデルの構築にあたっては下水道台帳システムや工事竣工図、測量結果などが必要で密度の高い多くのデータを用いる場合、解析に長時間掛かるなどの問題もあります。しかし今後はシミュレーション解析が主流になる日が来るかもしれません。



図-3 シミュレーション結果図例(2)



株式会社 東光コンサルタンツ

営業担当 :

〒111-0041 東京都台東区元浅草4丁目9番13号
TEL: 03-5830-5606 FAX: 03-3847-6032
URL: <http://www.tokoc.co.jp>
担当: 本社 技術本部 林

100122B