

市道認定基準の解説と運用

この資料は内部用に解説したものであり、運用に当たっては参考資料として取り扱うものとする。

(趣旨)

第1 この基準は、上越市が新設・改良する道路(都市計画法(昭和43年法律第100号)、土地区画整理法(昭和29年法律第119号)等に基づく事業により道路管理者と協議の上施行される道路を含む。)以外の道路を市道に認定することに関し必要な事項を定めるものとする。

【解説】

- この基準は、町内会が市道認定を要望する場合に適用し、市が新設・改良する道路は上越市市道の構造の技術的基準等に関する条例、開発道路は開発行為許可申請技術基準、土地区画整理事業による区画道路は土地区画整理法及び道路幅員設計指針等に基づき、市道認定を前提として道路管理者と協議を行っています。
- 市道の路線を見直す場合は、道路を新設又は改良する場合を除いて、一旦市道として認定した以上、現行の市道認定基準と適合させる必要はありません。
- 市道は公共の用に供する道路であるため、特定の用に供する目的で整備した農道(耕作道)や林道、一般的利用について何らかの制約を設けている私道、袋小路やコの字型で連絡している道路で沿道の宅地の居住者等が一戸のみの場合(認定条件の特例に該当する場合を除く)は、市道として認定することは考えていません。
- 沿道に宅地等が無い場合であっても、道路網を形成し、自動車の移動を円滑にする道路やバス路線の道路は、市道として認定することができます。
- 幹線農道や集落道路等で一般の通行の用に供されている道路は、市道として認定することができます。ただし、農道を市道認定申請する場合、次の条件を満たす必要があります。
 - ・ 団体営事業や県営ほ場整備事業で造成した農道を市道に認定する場合は、事業完了から5年を経過しなければ申請することはできません。(平成8年道路課方針)
 - ・ 県営の農道整備事業(広域営農団地農道整備事業、一般農道整備事業、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業)で整備した農道を市道認定する場合は、財産譲与後10年を経過し、新潟県と事前協議を行わなければ申請することはできません。(平成20年県農地部通知)また、農道を市道認定申請する場合、次の事項を確認する必要があります。
 - ・ 新たな施設や道路の整備等、農道沿線や周辺状況の変化の有無。
 - ・ 一般車の通行量の増加の有無。
 - ・ 道路法の適用を受ける(農耕車が優先されなくなる等)ことに対する地元農業従事者の同意の有無。
- 道路除雪を希望する場合、この基準によるほか道路の構造等も含め、雪対策室と別途協議が必要になります。

(認定条件)

第2 市長は、次の各号に掲げる条件をすべて満たす場合は、市道として認定することができる。

- 1 道路の幅員（以下「車道幅員」という。）が、5.5メートル以上であること。
- 2 原則として道路の起点及び終点が道路法上の道路に接続していること。
- 3 道路の敷地内の私有地がすべて上越市に寄附されること。
- 4 道路の構造が次の条件を満たしていること。
 - (1) 原則として側溝が整備されており、道路の排水に支障がないこと。
 - (2) 原則として路面が整備されており、交通に支障がないこと。
 - (3) 曲線半径が著しく短くないこと。
 - (4) 縦断勾配が著しく急でないこと。
 - (5) 建築限界が確保されていること。

【解説】

1 道路の幅員

- 市道として道路の通行を確保するためには5.5m以上（1車線が2.75m以上）の車道幅員が必要と考えています。
- 車道幅員とは車両が通行可能な部分の有効幅員であり、路肩の舗装部や道路側溝に車道用の落蓋が設置されている場合等は車道幅員に含まれます。なお、砂利道等の場合は、車両が通行可能な構造の部分となります。

2 道路の接続

- 道路の接続先は、高速自動車国道、一般国道、県道及び市道になります。
- やむを得ず道路の終点が道路法上の道路以外の道路と接続する場合、接続する道路が一般の通行の用に供する道路との接続が必要となります。
- やむを得ず道路の終点が袋路状となる場合、転回広場が必要となります。転回広場の形状は県の開発許可運用基準（平成14年）を参考とし、除雪を希望する場合は、堆雪場を含め除雪車が切り返しを行わず容易に転回できる広さ（軌跡図等で確認）が必要となります。なお、第3（認定条件の特例）の施設へ通じる道路の場合、施設内の駐車場等を常時一般の通行の用に供することができます。道路の転回広場としてみなすことができます。

3 道路敷地の寄附

- 道路敷地は供用開始前に土地の権原を取得する必要があるため、地権者から市に寄附していただき、所有権移転登記を行います。市道認定の可否にかかわらず、申請時には関係する全ての土地所有者から市道認定と土地の寄附について、申請者が説明のうえ、同意（市道認定同意書）を得る必要があります。
- 所有権移転登記に分筆登記や抵当権の抹消等が必要な場合は、申請者の負担で行う必要があります。

4 道路の構造

- 市道は、上越市市道の構造の技術的基準等に関する条例に基づき、道路の状況に応じて、道路の安全と円滑な交通が確保されている必要があります。

(1) 側溝整備

- やむを得ず道路側溝を整備できない場合、道路脇の農業用排水路等によって道路及び周辺の排水機能が確保され、水路管理者から書面で同意を得られれば、条件を満たしているものとみなすことができます。
- やむを得ず土側溝のままとする場合、側溝内に水が滞留せず、浸食によって隣接地へ影響を与える恐れがなければ、条件を満たしているものとみなすことができます。
- 原則として市道認定から5年を経過しないと、側溝の改修等を要望することはできません。
- 道路排水の流末処理は、放流先の水路管理者から書面で同意を得る必要があります。なお、恒久的に流末を確保する必要があるため、放流先の水路敷地は民地を除いた公共用地に限ります。

(2) 路面整備

- 路面の整備には路床を含む舗装と区画線等が含まれ、交通に支障がないこととは、道路の形状等に応じて必要な交通安全施設（柵、視線誘導標、道路標識）等が整備されている状態になります。
- 交通量が極めて少ない道路で、やむを得ず砂利道のままとする場合、通行に支障がなく、飛散や粉塵等で周囲に影響がなければ、条件を満たしているものとみなすことができます。
- 原則として市道認定から5年を経過しないと、舗装の改修等を要望することはできません。

(3) 曲線半径

- 車道の屈曲部のうち緩和区間を除いた部分の中心線の曲線半径は、設計速度50km/hは曲線半径100m以上、40km/hで60m以上、30km/hでは30m以上とし、地形の状況その他の特別の理由により道路管理者がやむを得ないと判断した場合は、この限りではありません。

(4) 縦断勾配

- 車道の縦断勾配は、設計速度50km/hは縦断勾配6（8）%以下、40km/hで7（8）%以下、30km/hでは7.5（10）%以下とし、地形の状況その他の特別の理由により道路管理者がやむを得ないと判断した場合は、括弧内の値以下とすることができます。

(5) 建築限界

- 交通の安全性等に支障をきたすため、以下の建築限界（道路構造令第12条）の高さを確保する必要があります。
 - ・重要物流道路（代替・補完路含む）である普通道路H=4.8m
 - ・その他の普通道路H=4.5m（ただし、第3種第5級の普通道路で地形の状況その他の特別の理由でやむを得ない場合H=4.0m、大型の自動車の交通量が極めて少なく、かつ、当該道路の近くに大型の自動車が迂回できる道路がある場合H=3.0m）
 - ・歩行者及び自転車専用道路H=2.5m

(認定条件の特例)

第3 市長は、次の各号のいずれかに該当する道路で、第2の認定条件（1号の道路の幅員は除く）をすべて満たし、特に必要と認める場合は、市道として認定することができる。

1 車道幅員が4メートル以上の道路で以下に該当するもの

- (1) 公園、学校等の公共施設に通じる道路
- (2) 防災拠点、避難所等に通じる道路
- (3) 通学通園路に指定され、恒久的に通学通園路としての利用が見込まれる道路

2 車道幅員が3メートル以上の歩行者及び自転車専用道路

【解説】

○ 認定条件の特例は、各号のいずれかに該当する重要な道路で、市長が特に必要と認める場合（方針協議必須）のみ認定することができます。

1 車道幅員が4メートル以上の道路で以下に該当するもの

- (1) 公園、学校等の公共施設に通じる道路

○ 公の施設（地方自治法第244条第1項）に通じる重要な道路で、車道幅員が4.0m以上のもの。

例：博物館、美術館、文化会館、競技場、体育館、下水道終末処理場、病院、保健センター、火葬場等

- (2) 防災拠点、避難所等に通じる道路

○ 防災施設に通じる重要な道路で、車道幅員が4.0m以上のもの（防災活動を行うため、緊急車両が通行するための道路）。

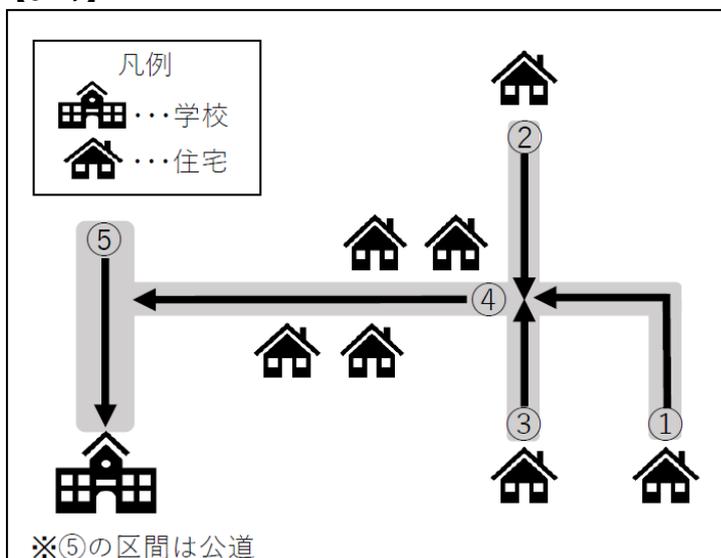
例1：防災拠点（公民館など地域における防災活動の拠点となる施設）、避難所（自主防災組織の避難所は自主防災組織の規約に定め、申請時に規約の写しを添付）、防災倉庫及び消防器具置場等へ通じる重要な道路。

例2：防火水槽、消火栓及び消防水利等へ通じる重要な道路。

- (3) 通学通園路に指定され、恒久的に通学通園路としての利用が見込まれる道路

○ 学校等が指定した重要な通学通園路で、車道幅員が4.0m以上かつ恒久的な利用が見込まれ、安全に通行できる道路。

【参考】



左の図の場合、①・②・③の道路区間は、沿線に住む児童生徒のみが通学に利用する区間となるため「恒久的に通学通園路としての利用が見込まれる道路」には該当しないと考えています。

一方、④の道路区間は、複数の沿線に住む児童生徒が通学に利用する区間となるため、①、②、③の区間に比べ、より公共性が高く恒久的な利用が見込まれる道路であると判断することができます。

2 車道幅員が3メートル以上の歩行者及び自転車専用道路

- 車両の進入を防止するための車止め等が設置され、車道幅員3.0m以上で歩行者等が安全に通行できる道路。

第4（認定手続）は、「市道認定の申請手続きについて」を参照。