

令和元年8月1日

まちづくり委員会資料

陳情第5号

子之神橋の勾配に関する陳情

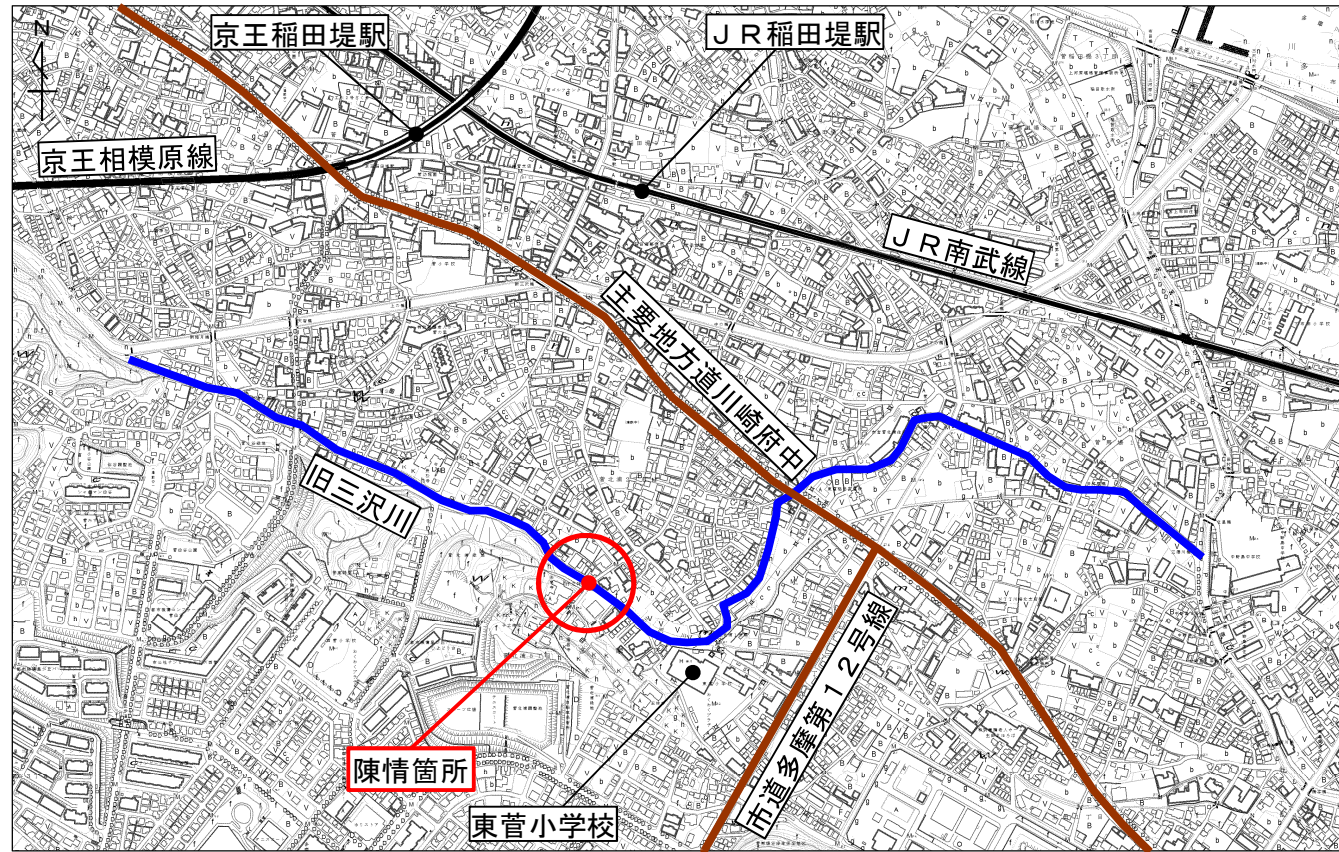
建設緑政局

陳情第5号 子之神橋の勾配に関する陳情

1 陳情の要旨

菅北浦5丁目5番1号の子之神橋が新設されましたが、バリアフリー法に違反する勾配になっているので、早急に修正してほしい。

2 位置図



3 経緯

- 昭和34年 3月 「子之神橋」(旧橋)完成
- 平成25年11月 地元町内会から「子之神橋幅員に関する陳情」(宛先 川崎市長)を受領
 - [陳情の要旨] ・歩行者の安全確保
 - ・車両交通の円滑化
- 平成29年 3月 「子之神橋橋梁整備(架替)工事」着手
 - [主な工種] プレキャストボックス工、護岸工ほか
- 平成30年 2月 「子之神橋橋梁整備(舗装)工事」着手
 - [主な工種] 舗装工、側溝工ほか
- 平成30年 3月 「子之神橋橋梁整備(架替)工事」完成
- 平成30年 6月 「子之神橋橋梁整備(舗装)工事」完成
- 「子之神橋完成記念式典」(主催 地元町内会)開催

4 工事の概要

工事前

南側から撮影

3.62m
0.31m 3.00m 0.31m

下流側から撮影

0.40m
1.86m

工事後

南側から撮影

8.60m
0.60m 5.88m 0.22m 1.50m 0.40m

下流側から撮影

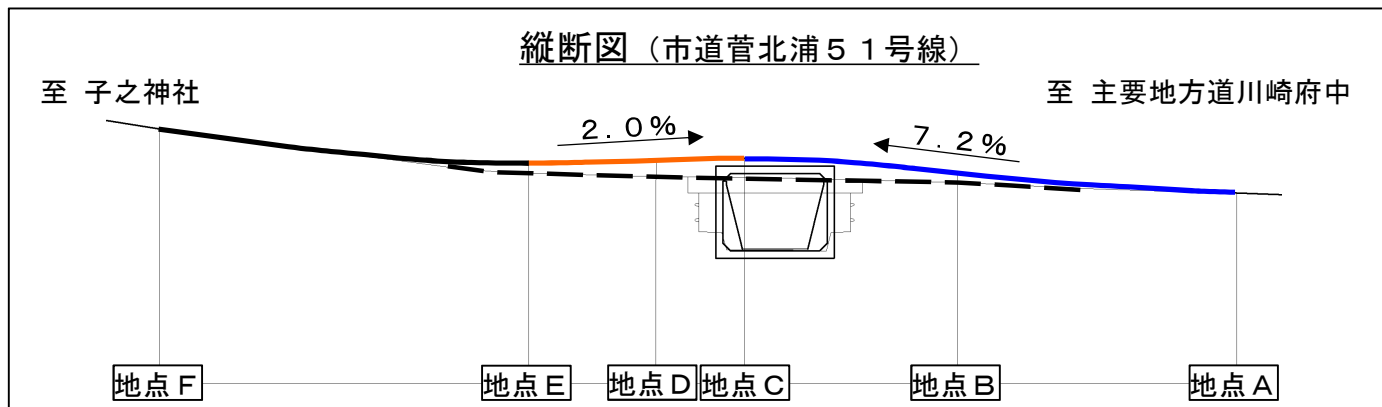
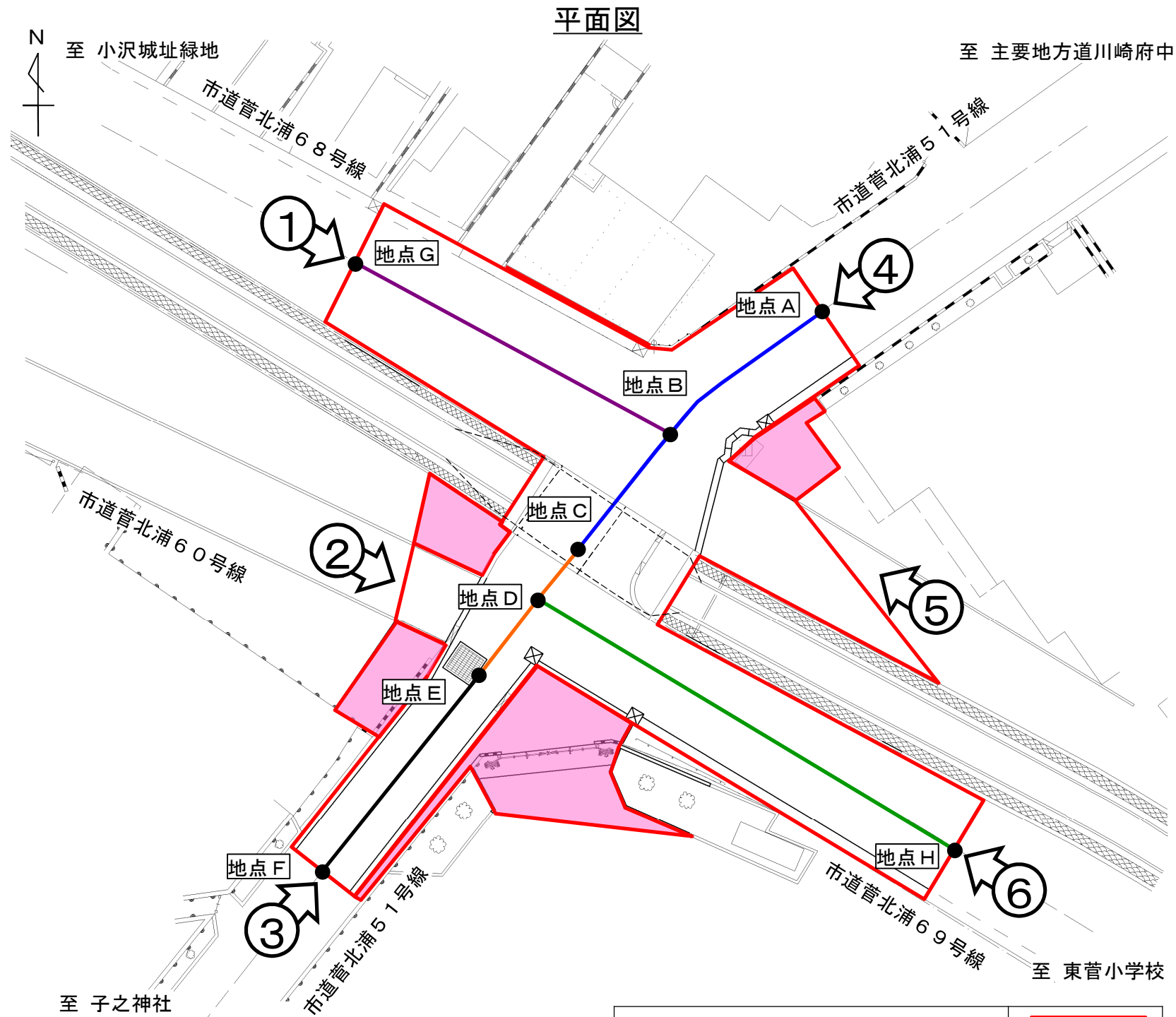
0.24m
約60cm
2.44m

工事前は、橋の位置が低く、河川の流れを妨げる恐れがある状態。子之神橋の架け替えにあたっては、「河川管理施設等構造令」に基づき、河川の「流下断面」+「余裕高」を確保できる高さまで橋を嵩上げ。

道路面
約60cm上昇

陳情第5号 子之神橋の勾配に関する陳情

5 現地の状況



「道路等」の嵩上げ範囲	
「道路に隣接する土地」の嵩上げ範囲	

区間	区間全体の勾配	区間の最急勾配
地点Aから地点C	7.2%	11.0%
地点Eから地点C	2.0%	3.5%
地点Gから地点B	0.9%	5.0%
地点Hから地点D	3.2%	7.5%

陳情第5号 子之神橋の勾配に関する陳情

6 本市の考え方

道路法

[法律の対象] 全ての道路

[規定の概要] 国道等の技術的基準は、政令で定める。
市道等の技術的基準（自動車の種類・荷重、建築限界）は、政令で定める。
市道等の技術的基準（勾配、幅員、線形など）は、政令で定める基準を参酌して、地方公共団体の条例で定める。
【義務】

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (バリアフリー法)

[法律の対象] ①特定道路※

②**特定道路以外の道路《今回の陳情箇所（子之神橋）》**

[規定の概要] ①道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、省令で定める基準を参酌して定めた条例に適合させなければならない。**【義務】**
②道路管理者は、特定道路以外の道路を、省令で定める基準を参酌して定めた条例に適合させるよう努めなければならない。**【努力義務】**

※特定道路：生活関連経路（旅客施設、福祉施設など相互間の経路）のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が徒歩で行われる路線

川崎市道路の構造の技術的基準に関する条例

[勾配の基準] 車道の縦断勾配 9%以下（設計速度 20 km/h）
やむを得ない場合 11%以下

川崎市移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する条例

[勾配の基準] 歩道等の縦断勾配 5%以下
やむを得ない場合 8%以下

子之神橋の架け替えにあたっては、「河川管理施設等構造令」に基づき、河川の「流下断面」+「余裕高」を確保できる高さまで、橋を嵩上げすることから、「道路等の状況」及び「道路に隣接する土地の利用状況」を踏まえ、「道路等」及び「道路に隣接する土地」の嵩上げを実施し、可能な限り縦断勾配が緩くなるよう設計

工事後における道路の最急勾配が「11.0%」となり、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）の努力義務規定（8%以下）は満たせないものの、「道路法」の義務規定（11%以下）は満足

関係法令

道路法（昭和27年法律第180号）（抜粋）

（道路の構造の基準）

第三十条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

- 一 通行する自動車の種類に関する事項
 - 二 幅員
 - 三 建築限界
 - 四 線形
 - 五 視距
 - 六 勾（こう）配
 - 七 路面
 - 八 排水施設
 - 九 交差又は接続
 - 十 待避所
 - 十一 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設
 - 十二 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度
 - 十三 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項
- 2 都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（前項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）は、政令で定める。
- 3 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

川崎市道路の構造の技術的基準に関する条例（平成24年川崎市条例第87号）（抜粋）

（趣旨）

第1条 この条例は、道路法（昭和27年法律第180号。以下「法」という。）第30条第3項の規定に基づき、市が管理する県道及び市道を新設し、又は改築する場合における当該道路の構造の一般的技術的基準を定めるものとする。

（縦断勾配）

第22条 車道の縦断勾配は、道路の区分及び道路の設計速度に応じ、次の表の縦断勾配の欄の左欄に掲げる値以下とするものとする。ただし、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、同表の縦断勾配の欄の右欄に掲げる値以下とすることができる。

区分		設計速度	縦断勾配	
		(単位 1時間につきキロメートル)	(単位 パーセント)	
第4種	普通道路	20	9	11

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）

（バリアフリー法）（抜粋）

（定義）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 九 特定道路 移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路をいう。
- 二十の二 移動等円滑化促進地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。
 - イ 生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。
 - ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。

（道路管理者の基準適合義務等）

- 第十条 道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路（以下この条において「新設特定道路」という。）を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例（国道（道路法第三条第二号の一般国道をいう。以下同じ。）にあっては、主務省令）で定める基準（以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。
- 2 前項の規定に基づく条例は、主務省令で定める基準を参酌して定めるものとする。
- 3 道路管理者は、その管理する新設特定道路を道路移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。
- 4 道路管理者は、その管理する道路（新設特定道路を除く。）を道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令

（平成18年政令第379号）（抜粋）

（特定道路）

第二条 法第二条第九号の政令で定める道路は、生活関連経路を構成する道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものとする。

川崎市移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する条例

（平成24年川崎市条例第88号）（抜粋）

（趣旨）

第1条 この条例は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「法」という。）第10条第1項の規定に基づき、市が管理する県道及び市道に係る道路移動等円滑化基準を定めるものとする。

（勾配）

第6条 歩道等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、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、8パーセント以下とすることができる。