彦根市道路構造の技術的基準を定める条例の制定について(素案)

1．趣旨

地方分権改革推進計画に基づき、義務付け・枠付けの見直しと条例制定権を拡大するため「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」のいわゆる第 1 次一括法(平成 23 年法律第 37 号)が公布され、「道路法」(昭和 27 年法律第 180 号)が一部改正されました。このことで、これまで国が一律に政令(「道路構造令」(昭和 45 年政令第 320 号))で定めていた道路の構造の技術的基準について、政令を参酌して彦根市の条例で定めることになりました。

2．道路法の改正概要（道路法第 30 条関連）

改正前

道路の構造の技術的基準 ⇒ 政令で定める（道路構造令)。

改正後

都道府県道および市町村道の基準 ⇒ 設計車両、建築限界、橋・高架の道路等の荷重条件以外基準について **政令で定める「道路構造基準」（道路構造令）を参酌して(※注、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。**

※注) 政令で定める基準を地方公共団体が十分に参照した結果であれば、地域の実情に応じて異なる内容を定めることが可能。

3．条例制定についての考え方

◆現行の道路構造令（以下「構造令」という）は、柔軟規定が盛り込まれ、幅広い運用が可能であることから、本市におけるこれまでの運用状況など以下の点を踏まえ、構造令を参酌して条例を設けます。

〇構造令で対応可能な規定は、そのまま条例で定めます。

〇構造令の規定のなかで、本市の「開発行為に関する技術基準」で運用している規定は参酌して独自条例として設けます。

〇構造令で規定する第 1 種および第 2 種の道路は、高速自動車国道および自動車専用道路に関する規定で、市にはこれらの施設がなく、また、軌道敷も同様に施設がないことから、これらに係る規定は設けません。

◆市の独自条例

令第 9 条(停車帯) ⇒ 市条例第 8 条

・ 構造令が規定する停車帯の幅員は 2.5mとされており、大型自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合のみ 1.5mの縮小規定が適用されます。これまで市が設けた都市計画道路は、1.5mの停車帯を設けていることから標準を 1.5mと規定します。

令第 10 条の 2(自転車歩行車道)、第 11 条(歩道) ⇒ 市条例第 10 条、第 11 条

・ 構造令では、自転車歩行車道や歩道に路上施設を設ける場合、施設により歩道の規定幅員に加える数値が決められ柔軟な対応が出来なかったことから、施設を設けるのに必要な幅員を加えることを規定することで柔軟な規定とします。

令第 16 条(曲線部の片勾配) ⇒ 市条例第 18 条

・ 構造令では、積雪寒冷の度がはなはだしい地域および第 4 種(都市部)の道路で最大片勾配を 6%以下とし、地域により 8～10%以下と規定しています。市が独自条例として規定します縦断勾配の最大値は、構造令の積雪寒冷地域および凍結時を考慮して設ける規定であり、関連する曲線部の片勾配も 6%以下と規定します。ただし、構造令で設けている特例値の規定は条例でも設けます。

令第 20 条(縦断勾配) ⇒ 市条例第 22 条

・ 構造令の縦断勾配は、道路の設計速度に応じて規定しておりますが、市の開発行為に係る道路計画の最大縦断勾配は、冬季の積雪や凍結時を考慮し、これまで 5%以下と規定し運用していることから、これを条例に適用します。ただし、構造令で設けている特例値の規定は条例でも設けます。

令第 24 条(横断勾配) ⇒ 市条例第 26 条

・ 構造令の歩道および自転車歩行者道の横断勾配は 2%を標準としておりますが、市が新たに改築や整備する歩道等は、県の「歩道整備マニュアル」および「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の道路移動円滑化基準に基づき、横断勾配を 1%を標準として整備してきましたことから、この運用基準を条例に規定します。

令第 25 条(合成勾配) ⇒ 市条例第 27 条

・ 構造令では、縦断勾配と片勾配とを合成した勾配の最大値を設計速度に応じて規定しておりますが、市が独自条例として規定します縦断勾配および片勾配の最大値から、8%を合成勾配の最大値として規定します。ただし、構造令で設けている特例値の規定は条例でも設けます。

○彦根市道路構造の技術的基準を定める条例（素案）

（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、市が管理する市道(以下「道路」という。)を新設し、または改築する場合における道路の構造に関する技術的基準について定める。

（用語の定義）

第2条　この条例で使用する用語は、法および道路構造令(昭和45年政令第320号。以下「構造令」という。)で使用する用語の例による。

（道路の区分）

第3条　この条例における道路の区分は、構造令第3条に定めるところによる。

（車線等）

第4条　車道(次に掲げる部分を除く。)は、車線により構成されるものとする。ただし、第3種第5級または第4種第4級の道路にあっては、この限りでない。

(1)　副道

(2)　停車帯

(3)　交差点

(4)　車両の通行の用に供するため分離帯が切断された車道の部分

(5)　乗合自動車停車所および非常駐車帯

(6)　付加追越車線、屈折車線、変速車線および登坂車線のすりつけ区間

(7)　車線の数が増加し、もしくは減少する場合または道路が接続する場合におけるすりつけ区間

2　道路の区分(地方部に存する道路にあっては、道路の区分および地形の状況）に応じ、計画交通量の台数が次の表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の欄に掲げる台数以下である道路の車線(付加追越車線、登坂車線、屈折車線および変速車線を除く。次項において同じ。)の数は、2とする。

区分		地形	設計基準交通量(単位 1日につき台)
第3種	第2級	平地部	9,000
	第3級	平地部	8,000
		山地部	6,000
	第4級	平地部	8,000

		山地部	6,000
第4種	第1級		12,000
	第2級		10,000
	第3級		9,000

3　交差点の多い第4種の道路にかかる設計基準交通量は、前項の表の設計基準交通量に0.8を乗じて得た台数とする。

4　前2項に規定する道路以外の道路(第3種第5級および第4種第4級の道路を除く。)の車線の数は4以上(交通の状況により必要がある場合を除き、2の倍数とする。)とし、当該道路の区分(地方部に存する道路にあっては、道路の区分および地形の状況)に応じ、次の表の1車線あたりの設計基準交通量の欄に掲げる台数に対する当該道路の計画交通量の台数の割合によって定めるものとする。

区分		地形	1車線あたりの設計基準交通量(単位1日につき台)
第3種	第2級	平地部	9,000
		山地部	7,000
	第3級	平地部	8,000
		山地部	6,000
	第4級	山地部	5,000
第4種	第1級		12,000
	第2級		10,000
	第3級		10,000

5　交差点の多い第4種の道路にかかる1車線あたりの設計基準交通量は、前項の表の1車線当たりの設計基準交通量に0.6を乗じて得た台数とする。

6　車線(登坂車線、屈折車線および変速車線を除く。以下この項において同じ。)の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる幅員とするものとする。ただし、第3種第2級または第4種第1級の普通道路にあっては、交通の状況により必要がある場合は、同欄に掲げる幅員に0.25メートルを加えた幅員とすることができる。

区分			車線の幅員(単位　メートル)
第3種	第2級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75
	第4級		2.75
第4種	第1級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第2級 および 第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75

7　第3種第5級または第4種第4級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、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または第34条の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。

(車線の分離等)

第5条　車線を往復の方向別に分離するため必要があるときは、中央帯を設けるものとする。

2　中央帯の幅員は、当該道路の区分に応じ、次の表の中央帯の幅員の欄の左欄に掲げる幅員以上とするものとする。ただし、長さ100メートル以上のトンネル、長さ50メートル以上の橋もしくは高架の道路または地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の右欄に掲げる幅員まで縮小することができる。

区分	中央帯の幅員(単位　メートル)	
第3種	1.75	1
第4種	1	

3　中央帯には、側帯を設けるものとする。

4　前項の側帯の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄に掲げる幅員とするものとする。ただし、第2項ただし書の規定により中央帯の幅員を縮小する道路または箇所については、同表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分	中央帯に設ける側帯の幅員(単位　メートル)
第3種	0.25
第4種	0.25

5　中央帯のうち側帯以外の部分(以下「分離帯」という。)には、柵その他これに類する工作物

を設け、または側帯に接続して縁石線を設けるものとする。

6　分離帯に路上施設を設ける場合において、当該中央帯の幅員を定めるにあたっては、構造令第12条の建築限界を勘案するものとする。

（副道）

第6条　車線（登坂車線、屈折車線および変速車線を除く。）の数が4以上である第3種または第4種の道路には、必要に応じ、副道を設けるものとする。

2　副道の幅員の標準は、4メートルとする。

（路肩）

第7条　道路には、車道に接続して、路肩を設けるものとする。ただし、中央帯または停車帯を設ける場合においては、この限りでない。

2　車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄に掲げる幅員以上とするものとする。ただし、付加追越車線、登坂車線もしくは変速車線を設ける箇所、長さ50メートル以上の橋もしくは高架の道路または地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右欄に掲げる幅員まで縮小することができる。

<table>
<tr><td colspan="3">区分</td><td colspan="2">車道の左側に設ける路肩の幅員（単位　メートル）</td></tr>
<tr><td rowspan="3">第3種</td><td rowspan="2">第2級から第4級まで</td><td>普通道路</td><td>0.75</td><td>0.5</td></tr>
<tr><td>小型道路</td><td>0.5</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">第5級</td><td>0.5</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">第4種</td><td>0.5</td><td></td></tr>
</table>

3　車道の右側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の右側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる幅員以上とするものとする。

区分	車道の左側に設ける路肩の幅員（単位　メートル）
第3種	0.5
第4種	0.5

4　普通道路のトンネルの車道に接続する路肩または小型道路のトンネルの車道の左側に設ける路肩（同項本文に規定する路肩を除く。）の幅員は、第3種（第5級を除く。）の普通道路は0.5メートルまで縮小することができる。

5　第2項から前項までの規定にかかわらず、副道に接続する路肩の幅員は、0.5メートル以上とする。

6　歩道、自転車道または自転車歩行者道を設ける道路にあっては、道路の主要構造部を保護し、

または車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、またはその幅員を縮小することができる。

7　道路の主要構造部を保護するため必要がある場合においては、歩道、自転車道または自転車歩行者道に接続して、路端寄りに路肩を設けるものとする。

8　車道に接続する路肩に路上施設を設ける場合における当該路肩の幅員については、第 2 項の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄または第 3 項の表の車道の右側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる幅員に当該路上施設を設けるのに必要な幅員を加えて、これらの規定を適用するものとする。

（停車帯）

第 8 条　第 4 種(第 4 級を除く。)の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

2　停車帯の幅員は、1.5 メートルを標準とするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、1.5 メートルまで縮小することができる。

（自転車道）

第 9 条　自動車および自転車の交通量が多い第 3 種または第 4 種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

2　自転車の交通量が多い第 3 種もしくは第 4 種の道路または自動車および歩行者の交通量が多い第 3 種もしくは第 4 種の道路(前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

3　自転車道の幅員は、2 メートル以上とするものとする。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、1.5 メートルまで縮小することができる。

4　自転車道に路上施設を設ける場合において、当該自転車道の幅員を定めるに当たっては、構造令第 12 条の建築限界を勘案するものとする。

5　自転車道の幅員を定めるに当たっては、当該道路の自転車の交通の状況を考慮するものとする。

（自転車歩行者道）

第 10 条　自動車の交通量が多い第 3 種または第 4 種の道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

2　自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては 4 メートル以上、その他の道路にあっては 3 メートル以上とするものとする。

3　横断歩道橋もしくは地下横断歩道(以下「横断歩道橋等」という。)または路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員にこれら施設を設けるのに必要な幅員を加えて、同項の規定を適用するものとする。なお、施設帯を設ける場合の最低幅員は、0.5 メートルとする。ただし、第 3 種第 5 級または第 4 種第 4 級の道路にあっては、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、この限りでない。

4　自転車歩行者道の幅員を定めるに当たっては、当該道路の自転車および歩行者の交通の状況を考慮するものとする。

(歩道)

第 11 条　第 4 種(第 4 級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第 3 種(第 5 級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)または自転車道を設ける第 3 種もしくは第 4 種第 4 級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。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、この限りでない。

2　第 3 種または第 4 種第 4 級の道路(自転車歩行者道を設ける道路および前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。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、この限りでない。

3　歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては 3.5 メートル以上、その他の道路にあっては 2 メートル以上とするものとする。

4　横断歩道橋等または路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員にこれら施設を設けるのに必要な幅員を加えて、同項の規定を適用するものとする。なお、施設帯を設ける場合の最低幅員は、0.5 メートルとする。ただし、第 3 種第 5 級または第 4 種第 4 級の道路にあっては、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、この限りでない。

5　歩道の幅員を定めるに当たっては、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮するものとする。

(歩行者の滞留の用に供する部分)

第 12 条　歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路または歩行者専用道路には、横断歩道、乗合自動車停車所等に係る歩行者の滞留により歩行者または自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

（積雪地域に存する道路の中央帯等の幅員）

第 13 条　積雪地域に存する道路の中央帯、路肩、自転車歩行者道および歩道の幅員を定めるに当たっては、除雪を勘案するものとする。

（植樹帯）

第 14 条　第 4 種第 1 級および第 2 級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。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、この限りでない。

2　植樹帯の幅員の標準は、1.5 メートルとする。

3　次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造および交通の状況、沿道の土地利用の状況ならびに良好な道路交通環境の整備または沿道における良好な生活環境の確保のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合においては、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき幅員を超える適切な幅員とするものとする。

(1)　都心部または景勝地を通過する幹線道路の区間

(2)　相当数の住居が集合し、または集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間

4　植樹帯の植栽に当たっては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。

（設計速度）

第 15 条　道路（副道を除く。）の設計速度は、道路の区分に応じ、次の表の設計速度の欄の左欄に掲げる速度とする。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、同表の設計速度の欄の右欄に掲げる速度とすることができる。

区分		設計速度（単位　キロメートル毎時）	
第 3 種	第 2 級	60	50 または 40
	第 3 級	60、50 または 40	30
	第 4 級	50、40 または 30	20
	第 5 級	40、30 または 20	

第 4 種	第 1 級	60	50 または 40
	第 2 級	60、50 または 40	30
	第 3 級	50、40 または 30	20
	第 4 級	40、30 または 20	

2　副道の設計速度は、40 キロメートル毎時、30 キロメートル毎時または 20 キロメートル毎時とする。

（車道の屈曲部）

第 16 条　車道の屈曲部は、曲線形とするものとする。ただし、緩和区間（車両の走行を円滑ならしめるために車道の屈曲部に設けられる一定の区間をいう。以下同じ。）または第 34 条の規定により設けられる屈曲部については、この限りでない。

（曲線半径）

第 17 条　車道の屈曲部のうち緩和区間を除いた部分（以下「車道の曲線部」という。）の中心線の曲線半径（以下「曲線半径」という。）は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の曲線半径の欄の左欄に掲げる半径以上とするものとする。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箇所については、同表の曲線半径の欄の右欄に掲げる半径まで縮小することができる。

設計速度（単位　キロメートル毎時）	曲線半径（単位　メートル）	
60	150	120
50	100	80
40	60	50
30	30	
20	15	

（曲線部の片勾配）

第 18 条　車道、中央帯（分離帯を除く。）および車道に接続する路肩の曲線部には、曲線半径が極めて大きい場合を除き、当該道路の区分および当該道路の存する地域に応じ、かつ、当該道路の設計速度、曲線半径、地形の状況等を勘案し、次の表の最大片勾配の欄に掲げる勾配以下で適切な勾配の片勾配を付するものとする。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、同表の最大片勾配の欄の右欄に掲げる勾配以下とすることができる。また、第 4 種の道路にあっては、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、片勾配を付さないことができる。

区分	最大片勾配（単位　パーセント）	
第 3 種	6	10

第 4 種	6	

（曲線部の車線等の拡幅）

第 19 条　車道の曲線部においては、構造令第 4 条第 2 項に規定する設計車両および当該曲線部の曲線半径に応じ、車線（車線を有しない道路にあっては、車道）を適切に拡幅するものとする。ただし、第 4 種の道路にあっては、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、この限りでない。

（緩和区間）

第 20 条　車道の屈曲部には、緩和区間を設けるものとする。ただし、第 4 種の道路の車道の屈曲部にあっては、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、この限りでない。

2　車道の曲線部において片勾配を付し、または拡幅をする場合においては、緩和区間においてすりつけをするものとする。

3　緩和区間の長さは、当該道路の設計速度に応じ、次の表の緩和区間の長さの欄に掲げる長さ（前項の規定によるすりつけに必要な長さが同欄に掲げる長さを超える場合においては、当該すりつけに必要な長さ）以上とするものとする。

設計速度（単位　キロメートル毎時）	緩和区間の長さ（単位　メートル）
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

（視距等）

第 21 条　視距は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の視距の欄に掲げる長さ以上とするものとする。

設計速度（単位　キロメートル毎時）	視距（単位　メートル）
60	75
50	55
40	40
30	30
20	20

2　車線の数が 2 である道路（対向車線を設けない道路を除く。）においては、必要に応じ、自動車が追越しを行うのに十分な見通しの確保された区間を設けるものとする。

（縦断勾配）

第 22 条　車道の縦断勾配は、道路の区分およ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勾配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勾配以下とすることができる。

区分		設計速度（単位　キロメートル毎時）	縦断勾配（単位　パーセント）	
第 3 種	普通道路	60	5	8
		50	5	9
		40	5	10
		30	5	11
		20	5	12
	小型道路	60	5	8
		50	5	9
		40	5	10
		30	5	11
		20	5	12
第 4 種	普通道路	50	5	8
		40	5	9
		30	5	10
		20	5	11
	小型道路	50	5	9
		40	5	10
		30	5	11
		20	5	12

（登坂車線）

第 23 条　普通道路の縦断勾配が 5 パーセントを超える車道には、必要に応じ、登坂車線を設けるものとする。

2　登坂車線の幅員は、3 メートルとするものとする。

（縦断曲線）

第 24 条　車道の縦断勾配が変移する箇所には、縦断曲線を設けるものとする。

2　縦断曲線の半径は、当該道路の設計速度および当該縦断曲線の曲線形に応じ、次の表の縦断曲線の半径の欄に掲げる半径以上とするものとする。ただし、設計速度が 60 キロメートル毎時

である第 4 種第 1 級の道路にあっては、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、凸形縦断曲線の半径を 1000 メートルまで縮小することができる。

設計速度(単位　キロメートル毎時)	縦断曲線の曲線形	縦断曲線の半径(単位　メートル)
60	凸形曲線	1,400
	凹形曲線	1,000
50	凸形曲線	800
	凹形曲線	700
40	凸形曲線	450
	凹形曲線	450
30	凸形曲線	250
	凹形曲線	250
20	凸形曲線	100
	凹形曲線	100

3　縦断曲線の長さは、当該道路の設計速度に応じ、次の表の縦断曲線の長さの欄に掲げる長さ以上とするものとする。

設計速度(単位　キロメートル毎時)	縦断曲線の長さ(単位　メートル)
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

(舗装)

第 25 条　車道、中央帯(分離帯を除く。)、車道に接続する路肩、自転車道、自転車歩行者道および歩道は、舗装するものとする。ただし、交通量が極めて少ない場合その他の特別の理由がある場合においては、この限りでない。

2　車道および側帯の舗装は、その設計に用いる自動車の輪荷重の基準を 49 キロニュートンとし、計画交通量、自動車の重量、路床の状態、気象状況等を勘案して、自動車の安全かつ円滑な交通を確保することができるものとして、車道および側帯の舗装の構造の基準に関する省令(平成 13 年国土交通省令第 103 号)で定める基準に適合する構造とするものとする。ただし、自動車の交通量が少ない場合その他の特別の理由がある場合においては、この限りでない。

3　第 4 種の道路(トンネルを除く。)の舗装は、当該道路の存する地域、沿道の土地利用および自動車の交通の状況を勘案して必要がある場合においては、雨水を道路の路面下に円滑に浸透

させ、かつ、道路交通騒音の発生を減少させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象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、この限りでない。

（横断勾配）

第 26 条　車道、中央帯（分離帯を除く。）および車道に接続する路肩には、片勾配を付する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の下欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする。

横断勾配（単位　パーセント）	横断勾配（単位　パーセント）
前条第 2 項に規定する基準に適合する舗装道	1.5 以上 2 以下
その他	3 以上 5 以下

2　自転車道には、2 パーセントを標準として横断勾配を付するものとする。

3　歩道および自転車歩行者道には、1 パーセントを標準として横断勾配を付するものとする。

4　前 3 項の規定にかかわらず、前条第 3 項本文に規定する構造の舗装道にあっては、気象状況等を勘案して路面の排水に支障がない場合においては、横断勾配を付さず、または縮小することができる。

（合成勾配）

第 27 条　合成勾配（縦断勾配と片勾配または横断勾配とを合成した勾配をいう。以下同じ。）は、次の表の合成勾配の欄に掲げる勾配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、同表の合成勾配欄の右欄に掲げる勾配以下とすることができる。

<table>
<tr><th>設計速度（単位　キロメートル毎時）</th><th colspan="2">合成勾配（単位　パーセント）</th></tr>
<tr><td>60</td><td>8</td><td>10.5</td></tr>
<tr><td>50</td><td rowspan="2">8</td><td rowspan="2">11.5</td></tr>
<tr><td>40</td></tr>
<tr><td>30</td><td rowspan="2">8</td><td rowspan="2">12.5</td></tr>
<tr><td>20</td></tr>
</table>

（排水施設）

第 28 条　道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水ますその他の適当な排水施設を設けるものとする。

（平面交差または接続）

第 29 条　道路は、駅前広場等特別の箇所を除き、同一箇所において同一の平面で 5 以上交会させてはならない。

2　道路が同一平面で交差し、または接続する場合においては、必要に応じ、屈折車線、変速車線もしくは交通島を設け、または隅角部を切り取り、かつ、適当な見通しができる構造とするものとする。

3　第 4 条第 6 項の規定にかかわらず、屈折車線または変速車線を設ける場合における当該部分の車線(屈折車線および変速車線を除く。)の幅員は、第 4 種第 1 級の普通道路にあっては 3 メートルまで、第 4 種第 2 級または第 3 級の普通道路にあっては 2.75 メートルまで、第 4 種の小型道路にあっては 2.5 メートルまで縮小することができる。

4　屈折車線および変速車線の幅員は、普通道路にあっては 3 メートル、小型道路にあっては 2.5 メートルを標準とするものとする。

5　屈折車線または変速車線を設ける場合においては、当該道路の設計速度に応じ、適切にすりつけをするものとする。

(立体交差)

第 30 条　車線(登坂車線、屈折車線および変速車線を除く。)の数が 4 以上である普通道路が相互に交差する場合においては、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。ただし、交通の状況、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は、この限りでない。

2　車線(屈折車線および変速車線を除く。)の数が四以上である小型道路が相互に交差する場合および普通道路と小型道路が交差する場合においては、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。

3　道路を立体交差とする場合においては、必要に応じ、交差する道路を相互に連結する道路(以下「連結路」という。)を設けるものとする。

4　連結路については、第 4 条から第 7 条まで、第 15 条、第 17 条、第 18 条、第 20 条から第 22 条まで、第 24 条および第 27 条の規定は、適用しない。

(鉄道等との平面交差)

第 31 条　道路が鉄道または軌道法(大正 10 年法律第 76 号)による新設軌道(以下「鉄道等」という。)と同一の平面で交差する場合においては、その交差する道路の構造は次に掲げるとおりとする。

(1)　交差角は、45 度以上とすること。

(2)　踏切道の両側からそれぞれ 30 メートルまでの区間は、踏切道を含めて直線とし、その区間の車道の縦断勾配は、2.5 パーセント以下とすること。ただし、自動車の交通量が極めて少ない場合または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ついては、この限りでない。

(3)　見通し区間の長さ(線路の最縁端軌道の中心線と車道の中心線との交点から、軌道の外方車道の中心線上 5 メートルの地点における 1.2 メートルの高さにおいて見通すことができる軌道の中心線上の当該交点までの長さをいう。)は、踏切道における鉄道等の車両の最高速度に応じ、次の表の見通し区間の長さの欄に掲げる長さ以上とすること。ただし、踏切遮断機その他の保安設備が設置される場所または自動車の交通量および鉄道等の運転回数が極めて少ない場所については、この限りでない。

踏切道における鉄道等の車両の最高速度(単位　キロメートル毎時)	見通し区間の長さ(単位　メートル)
50 未満	110
50 以上 70 未満	160
70 以上 80 未満	200
80 以上 90 未満	230
90 以上 100 未満	260
100 以上 100 未満	300
110 以上	350

(待避所)

第 32 条　第 3 種第 5 級の道路には、次に掲げるところにより、待避所を設けるものとする。ただし、交通に及ぼす支障が少ない道路については、この限りでない。

(1)　待避所の相互間の距離は、300 メートル以内とすること。

(2)　待避所の相互間の道路の大部分が待避所から見通すことができること。

(3)　待避所の長さは、20 メートル以上とし、その区間の車道の幅員は、5 メートル以上とすること。

(交通安全施設)

第 33 条　交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋等、柵、照明施設、視線誘導標、駒止、道路標識、道路情報管理施設(道路法第 2 条第 2 項第 4 号に規定する道路情報管理施設をいう。)または道路反射鏡を設けるものとする。

(凸部、狭窄部等)

第 34 条　第 4 種第 4 級の道路または主として近隣に居住する者の利用に供する第 3 種第 5 級の道路には、自動車を減速させて歩行者または自転車の安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道およびこれに接続する路肩の路面に凸部を設置し、または車道に狭窄部もしくは屈曲部を設けるものとする。

(乗合自動車の停留所等に設ける交通島)

第 35 条　自転車道、自転車歩行者道または歩道に接続しない乗合自動車の停留所には、必要に応じ、交通島を設けるものとする。

（自動車駐車場等）

第 36 条　安全かつ円滑な交通を確保し、または公衆の利便に資するため必要がある場合においては、自動車駐車場、自転車駐車場、乗合自動車の停車所または非常駐車帯を設けるものとする。

（防雪施設その他の防護施設）

第 37 条　なだれ、飛雪または積雪により交通に支障を及ぼすおそれがある箇所には、雪覆工、流雪溝、融雪施設、吹きだまり防止施設またはなだれ防止施設を設けるものとする。

2　前項に定めるものの他、落石、崩壊、波浪等により交通に支障を及ぼし、または道路の構造に損傷を与えるおそれがある箇所には、柵、擁壁その他の適当な防護施設を設けるものとする。

（トンネル）

第 38 条　トンネルには、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、当該道路の計画交通量およびトンネルの長さに応じ、適当な換気施設を設けるものとする。

2　トンネルには、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、当該道路の設計速度等を勘案して、適当な照明施設を設けるものとする。

3　トンネルには、車両の火災その他の事故により交通に危険を及ぼすおそれがある場合においては、必要に応じ、通報施設、警報施設、消火施設その他の非常用施設を設けるものとする。

（橋、高架の道路等）

第 39 条　橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路は、鋼構造、コンクリート構造またはこれらに準ずる構造とするものとする。

（附帯工事等の特例）

第 40 条　道路に関する工事により必要を生じた他の道路に関する工事を施行し、または道路に関する工事以外の工事により必要を生じた道路に関する工事を施行する場合において、第 5 条から前条までの規定（第 7 条、第 15 条、第 16 条、第 26 条、第 28 条、第 33 条および第 37 条を除く。）による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

（小区間改築の場合の特例）

第 41 条　道路の交通に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合（次項に規定する改築を行う場合を除く。）において、これに隣接する他の区間の道路の構造が、第 4

条、第5条第2項から第4項まで、第6条、第8条、第9条第3項、第10条第2項および第3項、第11条第3項および第4項、第14条第2項および第3項、第17条から第24条まで、第25条第3項ならびに第27条の規定による基準に適合していないためこれらの規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

2　道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合において、当該道路の状況等からみて第4条、第5条第2項から第4項まで、第6条、第7条第2項、第8条、第9条第3項、第10条第2項および第3項、第11条第3項および第4項、第14条第2項および第3項、第21条第1項、第23条第2項、第25条第3項、次条第1項および第2項ならびに第44条第1項の規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

（自転車専用道路および自転車歩行者専用道路）

第42条　自転車専用道路の幅員は3メートル以上とし、自転車歩行者専用道路の幅員は4メートル以上とするものとする。ただし、自転車専用道路にあっては、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、2.5メートルまで縮小することができる。

2　自転車専用道路または自転車歩行者専用道路には、その各側に、当該道路の部分として、幅員0.5メートル以上の側方余裕を確保するための部分を設けるものとする。

3　自転車専用道路または自転車歩行者専用道路に路上施設を設ける場合においては、当該自転車専用道路または自転車歩行者専用道路の幅員を定めるに当たっては、構造令第39条第4項の建築限界を勘案するものとする。

4　自転車専用道路および自転車歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、自転車および歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない。

5　自転車専用道路および自転車歩行者専用道路については、第3条から第40条までおよび前条第1項の規定（自転車歩行者専用道路にあっては、第12条を除く。）は、適用しない。

（歩行者専用道路）

第43条　歩行者専用道路の幅員は、当該道路の存する地域および歩行者の交通の状況を勘案して、2メートル以上とするものとする。

2　歩行者専用道路の幅員を定めるに当たっては、当該歩行者専用道路の存する地域および歩行者の交通状況を考慮するものとする。

3　歩行者専用道路に路上施設を設ける場合においては、当該歩行者専用道路の幅員を定めるに当たっては、構造令第40条第3項の建築限界を勘案するものとする。

4　歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない。

5　歩行者専用道路については、第 3 条から第 11 条まで、第 13 条から第 41 条までおよび第 42 条第 1 項の規定は、適用しない。

附　則

この条例は、平成 25 年 4 月 1 日から施行し、同日以降に新設し、または改築する市道(新設または改築の工事中の市道を除く。)について適用する。