第１０２号議案

豊川市道路構造の技術的基準を定める条例の制定について

豊川市道路構造の技術的基準を定める条例を次のように定めるものとする。

平成２４年１１月３０日提出

豊川市長　山　脇　　実

豊川市道路構造の技術的基準を定める条例

（趣旨）

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

（定義）

第２条　この条例において使用する用語の意義は、道路法及び道路構造令（昭和４５年政令第３２０号。以下「政令」という。）において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、政令第３条に定めるところによる。

（車線等）

第４条　車道（副道、停車帯その他道路構造令施行規則（昭和４６年建設省令第７号）第２条に定める部分を除く。）は、車線により構成されるものとする。ただし、第３種第５級又は第４種第４級の道路にあっては、この限りでない。

２　道路の区分及び地方部に存する道路にあっては地形の状況に応じ、計画交通量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。）の欄に掲げる値以下である道路の車線（付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。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２級	平地部	９，０００

第３種	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
交差点の多い第４種の道路については、この表の設計基準交通量に０．８を乗じた値を設計基準交通量とする。			

３　前項に規定する道路以外の道路（第３種第５級及び第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）とし、当該道路の区分及び地方部に存する道路にあっては、地形の状況に応じ、次の表に掲げる１車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。

区　　分		地　形	１車線当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
交差点の多い第４種の道路については、この表の１車線当たりの設計基準交通量に０．６を乗じた値を１車線当たりの設計基準交通量とする。			

４　車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。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値とするものとする。ただし、第３種第２級又は第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においては、同欄に掲げる値に０．２５メートルを加えた値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級及び第３級	普通道路	３
		小型道路	２．７５

５　第３種第５級又は第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又は第３３条の規定により車道に狭窄（さく）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　車線の数が４以上である第３種又は第４種の道路の車線について、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、往復の方向別に分離するものとする。

２　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。

３　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値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メートル以上の橋若しくは高架の道路又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値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種第２級、第３級及び第４級	１．７５	１
第４種第１級、第２級及び第３級	１	

４　中央帯には、側帯を設けるものとする。

５　中央帯の側帯の幅員は、０．２５メートルとするものとする。

６　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、又は側帯に接続して縁石線を設けるものとする。

７　分離帯に路上施設を設ける場合においては、当該中央帯の幅員は、政令第１２条の建築限界を勘案して定めるものとする。

（副道）

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

２　副道の幅員は、４メートルを標準とするものとする。

（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、中央帯又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値以上とするものとする。ただし、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ５０メートル以上の橋若しくは高架の道路又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値まで縮小することができる。

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	第２級から第４級まで	普通道路	０．７５	０．５
		小型道路	０．５	
	第５級		０．５	
第４種			０．５	

３　車道の右側に設ける路肩の幅員は、０．５メートル以上とするものとする。

４　第３種（第５級を除く。）の普通道路のトンネルの車道に接続する路肩の幅員は、０．５メートルまで縮小することができる。

５　副道に接続する路肩については、第２項の規定にかかわらず、０．５メートル以上とするものとする。

６　歩道、自転車道又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、又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、又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、自転車道又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いては、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に掲げる値又は第３項に規定する値に当該路上施設を設けるのに必要な値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。

（自転車道）

第９条　自動車及び自転車の交通量が多い第３種又は第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種若しくは第４種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第３種若しくは第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は、当該自転車道の幅員は、政令第１２条の建築限界を勘案して定めるものとする。

５　自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

（自転車歩行者道）

第１０条　自動車の交通量が多い第３種又は第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　横断歩道橋若しくは地下横断歩道（以下「横断歩道橋等」という。）又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の値に横断歩道橋等を設ける場合にあっては３メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては２メートル、並木を設ける場合にあっては１．５メートル、ベンチを設ける場合にあっては１メートル、その他の場合にあっては０．５メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第３種第５級又は第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は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

（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。）又は自転車道を設ける第３種若しくは第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種又は第４種第４級の道路（自転車歩行者道を設ける道路及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　横断歩道橋等又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の値に横断歩道橋等を設ける場合にあっては３メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては２メートル、並木を設ける場合にあっては１．５メートル、ベンチを設ける場合にあっては１メートル、その他の場合にあっては０．５メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第３種第５級又は第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　歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

（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又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又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。

（植樹帯）

第１３条　第４種第１級及び第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　植樹帯の幅員は、１．５メートルを標準とするものとする。

３　次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに良好な道路交通環境の整備又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値を超える適切な値とするものとする。

⑴　都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

⑵　相当数の住居が集合し、又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１４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値とする。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値とすることができる。

区　　分		設計速度（単位　１時間につきキロメートル）	
第３種	第２級	６０	５０又は４０
	第３級	６０、５０又は４０	３０
	第４級	５０、４０又は３０	２０
	第５級	４０、３０又は２０	
第４種	第１級	６０	５０又は４０
	第２級	６０、５０又は４０	３０
	第３級	５０、４０又は３０	２０
	第４級	４０、３０又は２０	

２　副道の設計速度は、１時間につき、４０キロメートル、３０キロメートル又は２０キロメートルとする。

（車道の屈曲部）

第１５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。）又は第３３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１６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値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値まで縮小することができる。

設計速度（単位　１時間につきキロメートル）	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１７条　車道、中央帯（分離帯を除く。）及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値（第３種の道路で自転車道等を設けないものにあっては、６パーセント）以下で適切な値の片勾配を付するものとする。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、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	１０
第４種	６

（曲線部の車線等の拡幅）

第１８条　車道の曲線部においては、設計車両及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つては、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１９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、又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、次の表の右欄に掲げる値（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値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　１時間につきキロメートル）	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２０条　視距は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

設計速度（単位　１時間につきキロメートル）	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２１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（単位　１時間につきキロメートル）	縦断勾配（単位　パーセント）	
第３種	普通道路	６０	５	８
		５０	６	９
		４０	７	１０
		３０	８	１１
		２０	９	１２
	小型道路	６０	８	
		５０	９	
		４０	１０	
		３０	１１	
		２０	１２	
第４種	普通道路	６０	５	７
		５０	６	８
		４０	７	９
		３０	８	１０
		２０	９	１１
	小型道路	６０	８	
		５０	９	
		４０	１０	
		３０	１１	
		２０	１２	

（登坂車線）

第２２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２３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及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値以上とするものとする。ただし、設計速度が１時間につき６０キロメートルである第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１，０００メートルまで縮小することができる。

設計速度（単位　１時間につきキロメートル）	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、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

設計速度（単位　１時間につきキロメートル）	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２４条　車道、中央帯（分離帯を除く。）、車道に接続する路肩、自転車道等及び歩道は、舗装するものとする。ただし、交通量が極めて少ない等特別の理由がある場合においては、この限りでない。

２　車道及び側帯の舗装は、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、車道及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）に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、沿道の土地利用及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２５条　車道、中央帯（分離帯を除く。）及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、次の表の右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。

路面の種類	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　歩道又は自転車道等には、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　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、又は縮小することができる。

（合成勾配）

第２６条　合成勾配（縦断勾配と片勾配又は横断勾配とを合成した勾配をいう。以下同じ。）は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以下とするものとする。ただし、設計速度が１時間につき３０キロメートル又は２０キロメートルの道路にあっては、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、１２．５パーセント以下とすることができる。

設計速度（単位　１時間につきキロメートル）	合成勾配（単位　パーセント）
６０	１０．５
５０、４０、３０及び２０	１１．５

（排水施設）

第２７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（きょ）、集水ますその他の適当な排水施設を設けるものとする。

（平面交差又は接続）

第２８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、又は接続する場合においては、必要に応じ、屈折車線、変速車線若しくは交通島を設け、又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　屈折車線又は変速車線を設ける場合（第３種の道路にあっては、周辺に建造物があること等により用地の取得が困難であることその他の特別の理由によりやむを得ない場合に限る。）においては、当該部分の車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員は、第３種第２級又は第４種第１級の普通道路にあっては３メートルまで、第３種第３級又は第４種第２級若しくは第３級の普通道路にあっては２．７５メートルまで、第３種又は第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　屈折車線及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。ただし、周辺に建造

物があること等により用地の取得が困難であることその他特別の理由によりやむを得ない場合は、普通道路にあっては２．５メートルまで、小型道路にあっては２メートルまで縮小することができる。

５　屈折車線又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２９条　車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）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、交通の状況により不適当なとき又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないときは、この限りでない。

２　車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の数が４以上である小型道路が相互に交差する場合及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（以下この条において「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１４条、第１６条、第１７条、第１９条から第２１条まで、第２３条及び第２６条並びに政令第１２条の規定は、適用しない。

（鉄道との平面交差）

第３０条　道路が鉄道と同一平面で交差する場合においては、その交差する道路は次に定める構造とするものとする。

⑴　交差角は、４５度以上とすること。

⑵　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箇所又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、この限りでない。

⑶　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当該交点からの長さ

をいう。）は、踏切道における鉄道の車両の最高速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とすること。ただし、踏切遮断機その他の保安設備が設置される箇所又は自動車の交通量及び鉄道の運転回数が極めて少ない箇所については、この限りでない。

踏切道における鉄道の車両の最高速度（単位　１時間につきキロメートル）	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１１０未満	３００
１１０以上	３５０

（待避所）

第３１条　第３種第５級の道路には、次に定めるところにより、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。

⑴　待避所相互間の距離は、３００メートル以内とすること。

⑵　待避所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。

⑶　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３２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、緊急連絡施設その他これらに類する施設で道路構造令施行規則第３条に定めるものを設けるものとする。

（凸部、狭窄（さく）部等）

第３３条　第４種第４級の道路又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又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、車道及びこれに接続する路肩の路

面に凸部を設置し、又は車道に狭窄部若しくは屈曲部を設けるものとする。

（乗合自動車の停留所に設ける交通島）

第３４条　自転車道、自転車歩行者道又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３５条　安全かつ円滑な交通を確保し、又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、乗合自動車停車所又は非常駐車帯を設けるものとする。

（防護施設）

第３６条　落石、崩壊、波浪等により交通に支障を及ぼし、又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３７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及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　トンネルにおける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３８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、コンクリート構造又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３９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、又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４条から前条まで（第７条、第１４条、第１５条、第２５条、第２７条、第３２条及び第３６条を除く。）及び政令第４条

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。

（小区間改築の場合の特例）

第４０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３項から第５項まで、第６条、第８条、第９条第３項、第１０条第２項及び第３項、第１１条第３項及び第４項、第１３条第２項及び第３項、第１６条から第２３条まで、第２４条第３項並びに第２６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３項から第５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項及び第３項、第１１条第３項及び第４項、第１３条第２項及び第３項、第２０条第１項、第２２条第２項、第２４条第３項、次条第１項及び第２項並びに第４２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。

（自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路）

第４１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　自転車専用道路又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　自転車専用道路又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又は自転車歩行者専用道路の幅員は、政令第３９条第４項の建築限界を勘案して定めるものとする。

４　自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、自転車及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　自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路については、第３条から第３９条まで及び前条第１項並びに政令第４条、第１２条及び第３５条第２項から第４項までの規定（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４２条　歩行者専用道路の幅員は、当該道路の存する地域及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は、政令第４０条第３項の建築限界を勘案して定めるものとする。

３　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。

４　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３９条まで及び第４０条第１項並びに政令第４条、第１２条及び第３５条第２項から第４項までの規定は、適用しない。

附　則

この条例は、公布の日から施行する。

理　由

この案を提出するのは、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施行に伴い、市が管理する市道を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定める必要があるからである。