

議第21号

三島市道路の構造の技術的基準を定める条例案

(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、道路（市が道路管理者である市道に限る。）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。

(基本理念)

第2条 道路の新設又は改築は、次に掲げる事項を基本理念として行わなければならない。

- (1) 市民の健康及び福祉の増進並びに環境への負荷の低減を図る観点から、誰もが歩きやすい道路の整備を目指すこと。
- (2) 沿道の土地利用の状況及び計画等により当該道路に求められる機能を確保するよう配慮すること。
- (3) 幹線道路については、交通の安全と円滑を図るため、歩行者、自転車及び自動車の通行を可能な限り分離するよう配慮すること。
- (4) 主として近隣に居住する者の利用に供する道路については、歩車共存道その他の歩行者又は自転車の安全な通行が確保された道路として整備するよう配慮すること。

(定義)

第3条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 歩道 専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。
- (2) 自転車道 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これ

に類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

- (3) 自転車歩行者道 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。
- (4) 車道 専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分（自転車道を除く。）をいう。
- (5) 歩車共存道 歩行者又は自転車の安全な通行を確保するために、自動車の速度又は交通を抑制する措置を講じた道路の部分（歩道、自転車道及び自転車歩行者道を除く。）をいう。
- (6) 車線 1縦列の自動車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分（副道を除く。）をいう。
- (7) 付加追越車線 専ら自動車の追越しの用に供するために、車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）に付加して設けられる車線をいう。
- (8) 登坂車線 上り勾配の道路において速度の著しく低下する車両を他の車両から分離して通行させることを目的とする車線をいう。
- (9) 屈折車線 自動車を右折させ、又は左折させることを目的とする車線をいう。
- (10) 変速車線 自動車を加速させ、又は減速させることを目的とする車線をいう。
- (11) 中央帯 車線を往復の方向別に分離し、及び側方余裕を確保するために設けられる帯状の道路の部分という。
- (12) 副道 盛土、切土等の構造上の理由により車両の沿道への出入りが妨げられる区間がある場合に当該出入りを確保するため、当該区間に並行して設けられる帯状の車道の部分という。
- (13) 路肩 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、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分という。

- (14) 側帯 車両の運転者の視線を誘導し、及び側方余裕を確保する機能を分担させるために、車道に接続して設けられる帯状の中央帯又は路肩の部分进行う。
- (15) 停車帯 主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道部分进行う。
- (16) 交通島 車両の安全かつ円滑な通行を確保し、又は横断する歩行者若しくは乗合自動車に乗降する者の安全を図るために、交差点、車道の分岐点、乗合自動車の停留所等に設けられる島状の施設进行う。
- (17) 植樹帯 専ら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を図ることを目的として、樹木を植栽するために縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる帯状の道路の部分进行う。
- (18) 路上施設 道路の附属物（共同溝及び電線共同溝を除く。）で歩道、自転車道、自転車歩行者道、歩車共存道、中央帯、路肩、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路に設けられるものをいう。
- (19) 都市部 市街地を形成している地域又は市街地を形成する見込みの多い地域进行う。
- (20) 地方部 都市部以外の地域进行う。
- (21) 計画交通量 道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「政令」という。）第2条第21号に規定する計画交通量进行う。
- (22) 設計速度 道路の設計の基礎とする自動車の速度进行う。
- (23) 視距 車線（車線を有しない道路にあつては、車道。以下この号において同じ。）の中心線上1.2メートルの高さから当該車線の中心線上にある高さ10センチメートルの物の頂点を見通すことができる距離を当該車線の中心線に沿って測った長さをいう。
- (24) 小型道路 政令第3条第6項に規定する小型道路进行う。

(25) 普通道路 小型道路以外の道路及び道路の部分を用いる。

(道路の区分)

第4条 道路の区分は、政令第3条に定めるところによる。

2 第4種第4級の道路又は主として近隣に居住する者（以下この項において「居住者」という。）の利用に供する第3種第5級の道路は、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であって、居住者の利用に著しい支障を及ぼすおそれがないときは、歩車共存道とすることができる。

(車線等)

第5条 車道（副道、停車帯その他規則で定める部分を除く。）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級の道路にあつては、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つ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 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 |

備考 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。）の車線の本数は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つ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 |
| 備考 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級の普通道路にあつては、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（歩車共存道であるものを除く。）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においては、3メートルとすることができる。

6 歩車共存道の幅員（路肩の幅員を含む。）は、4メートル以上とするものとする。

（車線の分離等）

第 6 条 車線の数が 4 以上である道路（対向車線を設けない道路を除く。以下この条において同じ。）の車線は、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、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 | 1.75 | 1 |
| | 第 3 級 | | |
| | 第 4 級 | | |
| 第 4 種 | 第 1 級 | 1 | |
| | 第 2 級 | | |
| | 第 3 級 | | |

- 4 中央帯には、側帯を設けるものとする。
- 5 前項の側帯の幅員は、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41条第1項において準用する政令第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。

（副道）

第 7 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 8 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（歩車共存道に設ける路肩を除く。）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 | 普通道路 | 0.75 | 0.5 |
| | 第 4 級まで | 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。ただし、歩車共存道にあつては、この限りでない。

4 普通道路のトンネルの車道に接続する路肩の幅員は、第3種（第5級を除く。）の普通道路にあつては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項の表第3種の項車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄中「0.75」とあるのは、「0.5」とし、第2項ただし書の規定は適用しない。

6 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、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項に規定する車道の右側に設ける路肩の幅員である0.5メートル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9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、2.5メートルとするものとする。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10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

41条第1項において準用する政令第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11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つては4メートル以上、その他の道路にあつては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つては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては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級の道路にあつては、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12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つては3.5メートル以上、その他の道路にあつては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つては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては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級の道路にあつては、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。
(歩行者の滞留等の用に供する部分)

第13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。

2 歩車共存道には、誰もが歩きやすい道路とするため特に必要があると認めるときは、歩行者の休憩の用に供する部分を設けるものとする。

(植樹帯)

第14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。
 - (1) 都心部又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、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値（歩車共存道である第3種第5級又は第4種第4級の道路である場合にあっては、1時間につき、30キロメートル又は20キロメートル）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。）又は第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） | |
|-----------------------|---------------|-----|
| | 左欄 | 右欄 |
| 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。）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（自転車道又は自転車歩行者道をいう。第25条第1項及び第26条第2項において同じ。）を設けないものにあつては、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種の道路にあつては、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19条 車道の曲線部においては、設計車両（政令第4条第2項に規定する設計車両をいう。）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種の道路にあつては、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つては、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21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 (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 | |

(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級の道路にあつては、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、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規則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、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。）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つては、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27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つては、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 | 11.5 |
| 40 | |
| 30 | |

(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^{きよ}、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4種第1級の普通道路にあつては3メートルまで、第4種第2級又は第3級の普通道路にあつては2.75メートルまで、第4種の小型道路にあつては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、普通道路にあつては3メートル、小型道路にあつては2.5メートルを標準とするものとする。
- 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30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當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「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5条から第8条まで、第15条、第17条、第18条、第20条から第22条まで、第24条及び第27条並びに政令第41条第1項において準用する政令第12条の規定は、適用しない。

（鉄道との平面交差）

第31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。

(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。

(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 | 1 6 0 |
| 70以上80未満 | 2 0 0 |
| 80以上90未満 | 2 3 0 |
| 90以上1 0 0未満 | 2 6 0 |
| 1 0 0以上1 1 0未満 | 3 0 0 |
| 1 1 0以上 | 3 5 0 |

(待避所)

第32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。

- (1) 待避所相互間の距離は、300メートル以内とすること。
- (2) 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。
- (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、緊急連絡施設その他これらに類する施設で規則で定めるものを設けるものとする。

(歩車共存道)

第34条 歩車共存道には、その車道（これに接続する路肩を含む。以下この条において同じ。）の路面に凸部を設置し、又は車道に狭窄部、屈曲部、車止め若しくはこれらと同等の効用を有するものを設けることにより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、非常駐車帯その他これらに類する施設を設けるものとする。

(防雪施設その他の防護施設)

第36条 雪崩、飛雪又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、融雪施設その他これらに類する施設で規則で定めるものを設けるものとする。

2 前項に規定する場合を除くほか、落石、崩壊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。

2 前項に規定するもののほか、橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路の構造の基準に関し必要な事項は、規則で定める。

(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5条から前条までの規定（第8条、第15条、第16条、第26条、第28条、第33条及び第36条を除く。）並びに政令第41条第1項において準用する政令第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5条、第6条第3項から第5項まで、第7条、第9条、第10条第3項、第11条第2項及び第3項、第12条第3項及び第4項、第14条第2項及び第3項、第17条から第24条まで、第25条第3項並びに第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5条、第6条第3項から第5項まで、第7条、第8条第2項、第9条、第10条第3項、第11条第2項及び第3項、第12条第3項及び第4項、第14条第2項及び第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つては、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41条第1項において準用する政令第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4条から第39条まで及び前条第1項の規定（自転車歩行者専用道路にあつては、第13条を除く。）並びに政令第41条第1項において準用する政令第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。

（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41条第1項において準用する政令第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4条から第12条まで、第14条から第39条まで及

び第40条第1項の規定並びに政令第41条第1項において準用する政令第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

- 1 この条例は、平成25年4月1日から施行する。
- 2 この条例の施行の際現に新設又は改築の工事中の道路については、この条例の規定に適合しない部分がある場合においては、当該部分に対しては、当該規定は適用しない。この場合において、当該部分に関しては、なお従前の例による。

平成25年2月19日提出

三島市長 豊岡 武士