

(仮称) 道路構造条例案について

1 趣旨

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、市道を新設し、又は改築する場合の道路構造の一般的技術基準について、標記の条例を定めるものです。

2 策定にあたっての考え方

参照する一般的技術基準である道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「道路構造令」という。）の各規定は、通行する車両の規格や走行能力、歩行者や車いすの占有幅などに基づき、各種実験や力学計算等により定められたものです。これらの各規定を検証し、市道の安全で円滑な交通を確保することを目的に、次の考え方により条例案を策定します。

- (1) 原則として、道路構造令の規定を適用します。
- (2) 三島市に該当がなく、条例案として策定する必要のない規定（市道に該当のない道路区分や設計速度、軌道敷や積雪寒冷地域の規定等）は削除します。
- (3) 独自基準として、三島市が推進する「スマートウェルネスシティ構想」の概念を取り込んだ基本理念を定め、自動車と歩行者及び自転車が共存できる道路「歩車共存道」を新たに定義します。

3 独自基準について

独自基準として、「スマートウェルネスみしま」にふさわしい道路構造とするため、基本理念を定め、「歩車共存道」を新たに定義します。

- (1) 市道についての基本理念を以下のア～エのとおり定めます。
 - ア 健康、福祉及び環境の観点から、市民誰もが歩きやすい道路整備を目指すものであること。
 - イ 道路沿道の土地利用の現況及び計画を考慮して、当該道路に求められる機能とそれを実現するために必要な空間構成の確保に努めること。
 - ウ 幹線道路については、自動車が安全かつ円滑に通行できるように、歩行者、自転車、公共交通機関の空間を可能な限り分離させること。
 - エ 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、自動車と歩行者及び自転車が共存できるよう、配慮すること。

(2) 自動車と歩行者及び自転車が共存できる道路「歩車共存道」を以下のア～カのとおり定義します。

- ア 「歩車共存道」とは、主として歩行者又は自転車の安全な通行の用に供するために、自動車による通過交通を排除する又は自動車の速度を抑制する措置等を講じた道路の部分のことです。
- イ 第4種4級の道路（都市部で計画交通量が1日につき500台未満の道路）及び生活道路となっている第3種第5級の道路（地方部で計画交通量が1日につき500台未満の道路）で、自動車を減速させ、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、道路の主たる部分が「歩車共存道」により構成されます。
- ウ 「歩車共存道」の幅員は、路肩を含め4 m以上とします。
- エ 「歩車共存道」には、必要に応じて、歩行者が休憩できる溜り空間を設けます。
- オ 「歩車共存道」の設計速度は、1時間につき30 km又は1時間につき20 kmとします。
- カ 「歩車共存道」には、必要に応じ、路面に凸部を設置し、又は狭窄部、屈曲部、車止めその他これらと同様の効用を有するものを設ける等、自動車を減速させる等により、歩行者又は自転車の安全な通行を確保します。