

第 8 4 号議案

芦屋市道路の構造の技術的基準を定める条例の制定について

芦屋市道路の構造の技術的基準を定める条例を別紙のように定める。

平成 2 4 年 1 2 月 3 日提出

芦屋市長 山 中 健

提案理由

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による道路法の一部改正に伴い，市道の構造の技術的基準を定めるため，この条例を制定しようとするもの。

芦屋市道路の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。以下「法」という。）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は、法及び道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「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、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

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。)の車線の数に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部きやく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 車線の数に4以上である道路について、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、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値とするものとする。

区分		中央帯に設ける側帯の幅員（単位 メートル）	
第3種	第2級	0.25	
	第3級		
	第4級		
第4種	第1級	0.25	
	第2級		
	第3級		

- 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、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	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、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値以上とするものとする。

区分	車道の右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、同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又は第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、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の多い第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な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、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 自動車の交通量の多い第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に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又は自転車歩行者道（以下「自転車道等」という。）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、自動車追越しを行うのに十分な見とお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		

		4 0	1 0	
		3 0	1 1	
		2 0	1 2	
第 4 種	普通道路	6 0	5	7
		5 0	6	8
		4 0	7	9
		3 0	8	1 0
		2 0	9	1 1
	小型道路	6 0	8	
		5 0	9	
		4 0	1 0	
		3 0	1 1	
		2 0	1 2	

(登坂車線)

第 2 2 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 2 3 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 6 0 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, 0 0 0 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)
6 0	凸型曲線	1, 4 0 0
	凹型曲線	1, 0 0 0
5 0	凸型曲線	8 0 0
	凹型曲線	7 0 0
4 0	凸型曲線	4 5 0
	凹型曲線	4 5 0
3 0	凸型曲線	2 5 0
	凹型曲線	2 5 0
2 0	凸型曲線	1 0 0
	凹型曲線	1 0 0

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，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	
20	

(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^{ぐう}を切り取り、かつ、適当な見とお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、令第12条並びに第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条の規定は、適用しない。

（鉄道等との平面交差）

第30条 道路が鉄道又は軌道法（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) 見とおし区間の長さ（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とお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等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等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等の車両の最高速度 （単位 1時間につきキロメートル）	見とおしの区間の長さ （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。

- (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とお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規則で定めるものを設けるものとする。

(凸部、^{さく}狭窄部等)

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^{さく}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等に設ける交通島)

第34条 自転車道等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、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、令第4条、第12条並びに第35条第2項及び第3項の規定並びに第4条から前条までの規定(第8条、第14条、第15条、第25条、第27条、第32条及び第36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。

(区分が変更される道路の特例)

第40条 市道以外の道路の区域を変更し、当該変更に係る部分を市道とする計画がある場合において、当該道路を当該市道とすることにより令第3条第2項の規定による道路の区分が変更されることとなるときは、令第3条第4項及び第5項、第4条並びに第12条の規定並びに第4条、第5条第1項、第3項及び第5項、第7条第2項から第5項まで及び第8項、第8条第1項、第10条第3項、第11条第1項、第2項及び第4項、第13条第1項、第14条第1項、第17条、第18条、第19条第1項、第21条、第23条第2項、第24条第3項、第28条第3項、第31条並びに第33条の規定の適用については、当該変更後の道路の区分を当該道路の区分とみなす。この場合において、令第12条中「第3種第5級」とあるのは、「第3種第5級又は第4種第4級」と読み替えるものとする。

(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

が適当でないとき、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43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き、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、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 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路については、令第3条、第4条、第12条並びに第35条第2項及び第3項の規定並びに第4条から第40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、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、令第3条、第4条、第12条並びに第35条第2項及び第3項の規定並びに第4条から第11条まで、第13条から第40条まで及び第41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日から施行する。

参 照 1

芦屋市道路の構造の技術的基準を定める条例要綱

1 制定の趣旨

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による道路法の一部改正に伴い、市道の構造の技術的基準を定めるため、この条例を制定しようとするもの。

2 制定の内容

(1) 趣旨（第1条関係）

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。

(2) 道路の区分（第3条関係）

この条例における道路の区分は、道路構造令第3条に定める道路の区分による。

(3) 車線等（第4条関係）

ア 車道は、車線により構成されるものとする。（第3種第5級又は第4種第4級の道路（道路構造令第3条の道路の区分による道路で、両方向から自動車が対面してすれ違う道路をいう。以下同じ。）を除く。）

イ 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の欄に掲げる値以下である道路の車線の数は、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

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。

ウ イに定める道路以外の道路の車線の数^ウは4以上とし、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。

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
		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車線当たり設計基準交通量とする。

エ 車線の幅員は、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。(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0.25mを加えた値とすることができる。)

区 分			車線の幅員 (単位 m)
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

オ 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、4mとする。

(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(32) (凸部、^{きく}狭窄部等) で定めるところにより車道に^{きく}狭窄部を設ける場合においては、3mとすることができる。)

(4) 車線の分離等 (第5条関係)

ア 車線の数^アが4以上である道路について、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合は、往復の方向別に分離する。

イ 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。

ウ 中央帯の幅員は、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。（長さ100m以上のトンネル、長さ50m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 m）	
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		

エ 中央帯には、側帯を設け、その幅員は、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値とする。

区 分		中央帯に設ける側帯の幅員（単位 m）	
第3種	第2級	0.25	
	第3級		
	第4級		
第4種	第1級	0.25	
	第2級		
	第3級		

オ 中央帯のうち側帯以外の部分（以下「分離帯」という。）には、柵その他これら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。

カ 分離帯に路上施設を設ける場合においては、中央帯の幅員は、道路構造令第12条の建築限界を勘案して定める。

(5) 副道（第6条関係）

車線の数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、その幅員は4mを標準とする。

(6) 路肩（第7条関係）

ア 道路には、車道に接続して路肩を設ける。（中央帯又は停車帯を設ける場合を除く。）

イ 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。（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50m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 m)	
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	

ウ 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値以上とする。

区 分	車道の右側に設ける路肩の幅員 (単位 m)
第3種	0.5
第4種	0.5

エ 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、0.5mまで縮小することができる。

オ 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。

カ 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。

キ 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、イ又はウで定める路肩の幅員に当該路上施設を設けるのに必要な値を加える。

(7) 停車帯 (第8条関係)

ア 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。

イ 停車帯の幅員は、2.5mとする。(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、1.5mまで縮小することができる。)

(8) 自転車道 (第9条関係)

ア 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。(地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合を除く。)

イ 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の多い第3種若しくは第4種の道路には、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。（地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合を除く。）

ウ 自転車道の幅員は、2 m以上とする。（地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、1.5 mまで縮小することができる。）

エ 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、道路構造令第12条の建築限界を勘案して定める。

オ 自転車道の幅員は、道路の自転車の交通の状況を考慮して定める。

(9) 自転車歩行者道（第10条関係）

ア 自動車の交通量の多い第3種又は第4種の道路には、自転車歩行者道を道路の各側に設ける。（地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合を除く。）

イ 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 m以上、その他の道路にあつては3 m以上とする。

ウ 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、イの幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3 m、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2 m、並木を設ける場合にあつては1.5 m、ベンチを設ける場合にあつては1 m、その他の場合にあつては0.5 mを加える。（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な理由によりやむを得ない場合を除く。）

エ 自転車歩行者道の幅員は、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。

(10) 歩道（第11条関係）

ア 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。（地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合を除く。）

イ 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アに定め

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。(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を除く。)

ウ 歩道の幅員は、歩行者の交通量の多い道路にあつては3.5 m以上、その他の道路にあつては2 m以上とする。

エ 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、ウの幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3 m、ベンチの上屋を設ける場合においては2 m、並木を設ける場合にあつては1.5 m、ベンチを設ける場合にあつては1 m、その他の場合にあつては0.5 mを加える。(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を除く。)

オ 歩道の幅員は、道路の歩行者の交通の状況を考慮して定める。

(11) 歩行者の滞留の用に供する部分(第12条関係)

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ための空間を設ける。

(12) 植樹帯(第13条関係)

ア 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。(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を除く。)

イ 植樹帯の幅員は、1.5 mを標準とする。

ウ 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と認められる場合には、その事情に応じ、標準となる植樹帯の幅員を超える適切な値とする。

(ア) 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

(イ) 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

エ 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。

(13) 設計速度（第14条関係）

ア 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。（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 k m）	
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	

イ 副道の設計速度は、1時間につき、40 k m、30 k m又は20 k mとする。

(14) 車道の屈曲部（第15条関係）

車道の屈曲部は、曲線形とする。（緩和区間又は(32)（凸部、狭窄部等）の定めるところにより設けられる屈曲部を除く。）

(15) 曲線半径（第16条関係）

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、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。（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 k m）	曲線半径（単位 m）	
60	150	120
50	100	80
40	60	50
30	30	
20	15	

(16) 曲線部の片勾配（第17条関係）

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、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又は自転車歩行者道（以下「自転車道等」という。）を設

けないものにあつては、6%)以下で適切な値の片勾配を付する。(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 %)
第3種	10
第4種	6

(17) 曲線部の車線等の拡幅 (第18条関係)

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。(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を除く。)

(18) 緩和区間 (第19条関係)

ア 車道の屈曲部には、緩和区間を設ける。(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を除く。)

イ 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。

ウ 緩和区間の長さは、道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値(イ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。

設計速度 (単位 1時間につき k m)	緩和区間の長さ (単位 m)
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

(19) 視距等 (第20条関係)

視距は、道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とし、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とおしの確保された区間を設ける。

設計速度 (単位 1時間につき k m)	視距 (単位 m)
60	75
50	55
40	40
30	30
20	20

(20) 縦断勾配 (第21条関係)

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。（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 k m）	縦断勾配（単位 %）	
第 3 種	普通道路	6 0	5	8
		5 0	6	9
		4 0	7	1 0
		3 0	8	1 1
		2 0	9	1 2
	小型道路	6 0	8	
		5 0	9	
		4 0	1 0	
		3 0	1 1	
		2 0	1 2	
第 4 種	普通道路	6 0	5	7
		5 0	6	8
		4 0	7	9
		3 0	8	1 0
		2 0	9	1 1
	小型道路	6 0	8	
		5 0	9	
		4 0	1 0	
		3 0	1 1	
		2 0	1 2	

(21) 登坂車線（第 2 2 条関係）

普通道路の縦断勾配が 5 % を超える車道には、必要に応じ、登坂車線を設けるものとし、当該登坂車線の幅員は、3 m とする。

(22) 縦断曲線（第 2 3 条関係）

ア 車道の縦断勾配が変移する箇所には、縦断曲線を設け、その半径は、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。（設計速度が 1 時間につき 6 0 k m 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, 0 0 0 m まで縮小することができる。）

設計速度（単位 1時間につき k m）	縦断曲線の曲線形	縦断曲線の半径（単位 m）
6 0	凸型曲線	1, 4 0 0
	凹型曲線	1, 0 0 0
5 0	凸型曲線	8 0 0

	凹型曲線	7 0 0
4 0	凸型曲線	4 5 0
	凹型曲線	4 5 0
3 0	凸型曲線	2 5 0
	凹型曲線	2 5 0
2 0	凸型曲線	1 0 0
	凹型曲線	1 0 0

イ 縦断曲線の長さは、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。

設計速度（単位 1時間につき k m）	縦断曲線の長さ（単位 m）
6 0	5 0
5 0	4 0
4 0	3 5
3 0	2 5
2 0	2 0

(23) 舗装（第24条関係）

ア 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。（交通量が極めて少ない等特別の理由がある場合を除く。）

イ 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。（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を除く。）

ウ 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。（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を除く。）

(24) 横断勾配（第25条関係）

ア 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。

路面の種類	横断勾配（単位 %）
(23)イで定め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

イ 歩道又は自転車道等には，2%を標準として横断勾配を付する。

ウ (23)ウで定め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。

(25) 合成勾配 (第26条関係)

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、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。(設計速度が1時間につき30km又は20km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%以下とすることができる。)

設計速度 (単位 1時間につき km)	合成勾配 (単位 %)
60	10.5
50	11.5
40	
30	
20	

(26) 排水施設 (第27条関係)

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。

(27) 平面交差又は接続 (第28条関係)

ア 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。

イ 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^{ぐう}を切り取り、かつ、適当な見とおしができる構造とする。

ウ 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3mまで、第4種第2級又は第3級の普通道路にあつては2.75mまで、第4種の小型道路にあつては2.5mまで縮小できる。

エ 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあつては3m、小型道路にあつては2.5mを標準とする。

オ 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、道路の設計速度に応じ、適切にすりつけをする。

(28) 立体交差（第29条関係）

ア 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。

（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を除く。）

イ 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。

ウ 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。

エ 連結路については，道路構造令第12条（建築限界）及び(3)（車線等），(5)（副道）その他一部の基準は適用しない。

(29) 鉄道等との平面交差（第30条関係）

道路が鉄道又は軌道法による新設軌道（以下「鉄道等」という。）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。

ア 交差角は，45度以上とする。

イ 踏切道の両側からそれぞれ30m間での区間は，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%以下とする。（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を除く。）

ウ 見とおし区間の長さは，踏切道における鉄道等の車両の最高速度に応じ，次の表の右欄に掲げる値以上とする。（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等の運転回数が極めて少ない箇所を除く。）

踏切道における鉄道等の車両の最高速度 （単位 1時間につきkm）	見とおしの区間の長さ （単位 m）
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

(30) 待避所（第31条関係）

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。（交通に及ぼす支障が少ない道路を除く。）

ア 待避所相互間の距離は、300m以内とする。

イ 待避所相互間の道路の大部分が待避所から見とおすことができること。

ウ 待避所の長さは、20m以上とし、その区間の車道の幅員は、5m以上とする。

(31) 交通安全施設（第32条関係）

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。

(32) 凸部、狭窄部等（第33条関係）

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。

(33) 乗合自動車の停留所等に設ける交通島（第34条関係）

自転車道等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。

(34) 自動車駐車場等（第35条関係）

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。

(35) 防護施設（第36条関係）

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。

(36) トンネル（第37条関係）

ア 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、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。

イ 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。

ウ 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。

(37) 橋、高架の道路等（第38条関係）

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。

(38) 附帯工事等の特例（第39条関係）

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、道路構造令第4条（設計車両）、第12条（建築限界）その他一部の基準について、そのまま適用することが適当でないとき認められるときは、当該基準によらないことができる。

(39) 区分が変更される道路の特例（第40条関係）

市道以外の道路の区域を変更し、当該変更に係る部分を市道とする計画がある場合においては、当該道路を当該市道とすることにより道路の区分が変更されることとなるときは、道路構造令第4条（設計車両）、第12条（建築限界）その他一部の基準の適用については、当該変更後の道路の区分を当該道路の区分とみなす。

(40) 小区間改築の場合の特例（第41条関係）

ア 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（イの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、(3)（車線等）、(5)（副道）、(7)（停車帯）その他一部の基準に適合していないためこれらの基準をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、これらの基準によらないことができる。

イ 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(3)（車線等）、(5)（副道）、(7)（停車帯）その他一部の基準をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、これらの基準によらないことができる。

(41) 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路（第42条関係）

ア 自転車専用道路の幅員は3m以上とし、自転車歩行者専用道路の幅員は4m以上とする。（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、2.5mまで縮小することができる。）

イ 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0.5m以上の側方余裕を確保するための部分を設ける。

ウ 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、道路構造令第39条第4項の建築限界を勘案して定める。

エ 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。

オ 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路については、道路構造令第4条（設計車両）、第12条（建築限界）その他一部の基準は、適用しない。

(42) 歩行者専用道路（第43条関係）

ア 歩行者専用道路の幅員は、当該歩行者専用道路の存する地域及び歩行者の交通の状況を勘案して、2m以上とする。

イ 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、道路構造令第40条第3項の建築限界を勘案して定める。

ウ 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。

エ 歩行者専用道路については、道路構造令第4条（設計車両）、第12条（建築限界）その他一部の基準は、適用しない。

3 施行期日

平成25年4月1日

道路法抜粋

(道路の構造の基準)

第30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。

- (1) 通行する自動車の種類に関する事項
 - (2) 幅員
 - (3) 建築限界
 - (4) 線形
 - (5) 視距
 - (6) 勾配
 - (7) 路面
 - (8) 排水施設
 - (9) 交差又は接続
 - (10) 待避所
 - (11) 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
 - (12) 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
 - (13) 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1号，第3号及び第12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。

道路構造令抜粋

(道路の区分)

第3条 道路は、次の表に定めるところにより、第1種から第4種までに区分するものとする。

	道路の存する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別			
高速自動車国道及び自動車専用道路		第1種	第2種
その他の道路		第3種	第4種

2 第1種の道路は、第1号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、第2種の道路は、第2号の表に定めるところにより第1級又は第2級に、第3種の道路は、第3号の表に定めるところにより第1級から第5級までに、第4種の道路は、第4号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、それぞれ区分するものとする。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、該当する級が第1種第4級、第2種第2級、第3種第5級又は第4種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

1 第1種の道路

(表省略)

2 第2種の道路

(表省略)

3 第3種の道路

	計画交通量(単位 1日につき台)	20,000以上	4,000以上 20,000未満	1,500以上 4,000未満	500以上 1,500未満	500未満
道路の種類	道路の存する地域の地形					
一般国道	(省略)					
都道府県道	(省略)					
市町村道	平地部	第2級		第3級	第4級	第5級
	山地部	第3級		第4級		第5級

4 第4種の道路

	計画交通量（単位1 日につき台）	10,000 以上	4,000以 上10,00 0未満	500以上 4,000未 満	500未満
道路の種類					
一般国道	(省略)				
都道府県道	(省略)				
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級	

(第3項から第6項まで省略)