

藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例の制定について
藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例を次のように定める。

2012年（平成24年）12月3日提出

藤沢市長

鈴木恒夫

藤沢市道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）第30条第3項の規定に基づき、藤沢市道を新設し、又は改築する場合における当該市道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、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ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をいう。
- (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をいう。
- (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) 車線 一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。
- (6) 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。

- (7) 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。
- (8) 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。
- (9) 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。
- (10) 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をいう。
- (11) 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部分をいう。
- (12) 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をいう。
- (13) 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をいう。
- (14) 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をいう。
- (15) 軌道敷 専ら路面電車（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第13号に規定する路面電車をいう。以下同じ。）の通行の用に供することを目的とする道路の部分をいう。
- (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若しくは路面電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、路面電車の停留場等に設けられる島状の施設をいう。
- (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（以下「縁石等」という。）により区画して設けられる帯状の道路の部分をいう。
- (18) 植樹柵^{ます} 主として街路樹（並木）を植栽するために、歩道、自転車道及び自転車歩行車道の一部に縁石等で区画して設けられる植栽地をいう。
- (19) 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，中央帯，路肩，自転車専用道路（道路法第48条の14第2項に規定する自転車専用道路をいう。以下同じ。），自転車歩行者専用道路（同項に規定する自転車歩行者専用道路をいう。以下同じ。）又は歩行者専用道路（同項に規定する歩行者専用道路をいう。以下同じ。）に設けられるものをいう。

- ㉓ 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をいう。
- ㉔ 地方部 都市部以外の地域をいう。
- ㉕ 計画交通量 道路の設計の基礎とするために，当該道路の存する地域の発展の動向，将来の自動車交通の状況等を勘案して，同種の設計基準を用いるべき道路の一定の区間ごとに，藤沢市が定める自動車の日交通量をいう。
- ㉖ 設計速度 道路の設計の基礎とする自動車の速度をいう。
- ㉗ 視距 車線（車線を有しない道路にあっては，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。

（市道の区分）

第3条 市道は，次の表に定めるところにより，第3種又は第4種に区分するものとする。

道路の存する地域	地方部	都市部
種 別	第3種	第4種

2 第3種の市道は，第1号の表に定めるところにより第2級から第5級までに，第4種の市道は，第2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3種の市道

計画交通量（単位	4,000以上	1,500以上	500以上	500未満
----------	---------	---------	-------	-------

一日につき台)		4,000未満	1,500未満	
級 別	第2級	第3級	第4級	第5級

(2) 第4種の市道

計画交通量(単位 一日につき台)	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
級 別	第1級	第2級	第3級	第4級

- 3 前2項の規定による区分は、当該市道の交通の状況を考慮して行なうものとする。
- 4 第3種第2級から第4級まで又は第4種第1級から第3級までの市道（高架の市道その他の自動車の沿道への出入りができない構造のものに限る。）は、地形の状況、市街化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、当該市道の近くに小型自動車等（小型自動車その他これに類する小型の自動車をいう。以下同じ。）以外の自動車が迂回^うすることができる道路があるときは、小型自動車等及び歩行者又は自転車^{てん}のみの通行の用に供する市道とすることができる。
- 5 第3種第2級から第4級まで又は第4種第1級から第3級までの市道について、地形の状況、市街化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、小型自動車等のみの通行の用に供する車線を他の車線と分離して設けることができる。この場合においては、当該車線に係る市道の部分を高架の道路その他の自動車の沿道への出入りができない構造とするものとする。
- 6 市道は、小型道路（第4項に規定する小型自動車等及び歩行者又は自転車^{てん}のみの通行の用に供する道路及び前項に規定する小型自動車等のみの通行の用に供する車線に係る道路の部分をいう。以下同じ。）と普通道路（小型道路以外の道路及び道路の部分をいう。以下同じ。）とに区分するものとする。

（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級の市道にあっては、この限りでない。

- 2 市道の区分に応じ、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市道の車線(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		設計基準交通量(単位 1日につき台)
第3種	第2級	9,000
	第3級	8,000
	第4級	8,000
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 前項に指定する市道以外の市道(第3種第5級及び第4種第4級の市道を除く。)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、当該市道の区分に応じ、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市道の計画交通量の割合によって定めるものとする。

区 分		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	9,000
	第3級	8,000
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、市道の区分に応じ、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35条の規定により車道に狭^{さく}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 車線の数^{すう}が4以上である市道の車線は、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、当該市道の区分に応じ、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市道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、市道の区分に応じ、次の表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の左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、道路構造令（昭和45年政令第320号）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以上である市道には、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 市道には、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、市道の区分に応じ、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

しくは高架の市道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	0.7 5	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、市道の区分に応じ、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又は小型道路のトンネルの車道の左側に設ける路肩の幅員は、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「0.7 5」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市道にあつては、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。)の市道には、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。

(軌道敷)

第9条 軌道敷の幅員は、軌道の単線又は複線の別に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

単線又は複線の別	軌道敷の幅員(単位 メートル)
単線	3
複線	6

(自転車道)

第10条 自動車及び自転車の交通量が多い市道には、自転車道を市道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市道又は自動車及び歩行者の交通量が多い市道(前項に規定する市道を除く。)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、自転車道を市道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、道路構造令第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、当該市道の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

る。

(自転車歩行者道)

第11条 自動車の交通量が多い市道(自転車道を設ける市道を除く。)には、自転車歩行者道を市道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市道にあつては4メートル以上、その他の市道にあつては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、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級の市道にあつては、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、当該市道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。)の市道(自転車歩行者道を設ける市道を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の市道(自転車歩行者道を設ける市道を除く。)又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の市道には、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級の市道(自転車歩行者道を設ける市道及び前項に規定する市道を除く。)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市道にあつては3.5メートル以上、その他の市道にあつては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，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級の市道にあつては，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，当該市道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。

(植樹帯)

第14条 第4種第1級及び第2級の市道には，植樹帯を設けるものとし，その他の市道には，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 次に掲げる市道の区間に設ける植樹帯の幅員は，当該市道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。

(植樹^{ます}柵)

第15条 前条第1項ただし書の規定により植樹帯を設置しない場合その他その必要がある場合においては，市道には植樹^{ます}柵を設けるものとする。

- 2 植樹^{ます}柵は，自転車及び歩行者の交通に支障を及ぼさない適切な大きさとするものとする。

- 3 植樹^{ます}の植栽にあたっては、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16条 市道(副道を除く。)の設計速度は、市道の区分に応じ、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17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(車両の円滑な走行の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35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18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、当該市道の設計速度に応じ、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19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，曲線半径がきわめて大きい場合を除き，当該市道の区分に応じ，かつ，当該市道の設計速度，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種の市道で自転車道又は自転車歩行車道（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種の市道にあつては，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20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（車線を有しない市道にあつては，車道）を適切に拡幅するものとする。ただし，第4種の市道にあつては，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21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種の市道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、当該市道の設計速度に応じ、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こ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22条 視距は、当該市道の設計速度に応じ、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である市道（対向車線を設けない市道を除く。）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23条 車道の縦断勾配は、市道の区分及び市道の設計速度に応じ、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	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	

（登坂車線）

第 2 4 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 5 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、当該市道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級の市道にあっては、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、当該市道の設計速度に応じ、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26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道路構造令第23条第2項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種の車道、中央帯（分離帯を除く。）及び車道に接続する路肩（トンネルを除く。）の舗装は、当該市道の存する地域、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。
- 4 歩道及び自転車道等（トンネルを除く。）の舗装は、次に定める構造とするものとする。
 - (1) 雨水を地下に円滑に浸透させることができること。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は、この限りでない。
 - (2) 平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良いものとする。

（横断勾配）

第27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 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。
- 3 前条第4項第1号本文に規定する構造の舗装道にあつては1パーセント、同号

ただし書に規定する構造の舗装道にあつては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。ただし、道路の構造、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。

(合成勾配)

第28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、当該市道の設計速度に応じ、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キロメートルの市道にあつては、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29条 市道には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠^{きよ}、集水榭^{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30条 市道は、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他の4以上の道路と交会させてはならない。

2 市道が他の道路と同一平面で交差し、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、当該市道の設計速度に応じ、適切にすりつけをするものとする。

(立体交差)

第31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 市道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16条、第18条、第19条、第21条から第23条まで、第25条及び第28条の規定は、適用しない。

(鉄道等との平面交差)

第32条 市道が鉄道又は軌道法（大正10年法律第73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、その交差する市道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差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33条 第3種第5級の市道には、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市道については、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34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、^{さく}狭窄部等)

第35条 第4種第4級の市道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級の市道には、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36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又は路面電車の停

留場には、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37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38条 落石、崩壊、波浪等により交通に支障を及ぼし、又は市道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39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、当該市道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、当該市道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40条 橋、高架の市道その他これらに類する構造の市道は、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、高架の市道その他これらに類する構造の市道の構造の基準に関し必要な事項は、道路構造令施行規則第5条に定めるところによるものとする。

(附帯工事等の特例)

第41条 道路に関する工事により必要を生じた他の市道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市道に関する工事を施行する場合において、第4条から前条までの規定(第7条、第16条、第17条、第27条、第29条、第34条及び第38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42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市道の構造が、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15条第2項及び第3項、第18条から第25条まで、第26条第3項並びに第28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 市道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、当該市道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15条第2項及び第3項、第22条第1項、第24条第2項、第26条第3項、次条第1項及び第2項並びに第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。

(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)

第43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、道路構造令第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41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。）は、適用しない。

（歩行者専用道路）

第44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、道路構造令第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12条まで、第14条から第41条まで及び第42条第1項の規定は、適用しない。

（適用除外）

第45条 この条例の規定は、市長が特に必要と認める道路については、その全部又は一部を適用しないことができる。

附 則

（施行期日）

- 1 この条例は、平成25年4月1日から施行する。

（経過措置）

- 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、当該部分に関しては、なお従前の例による。

提案理由

この条例を提出したのは、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が制定され、道路法が改正されたことに伴い、市道の構造の技術的基準について新たに本市の条例において定める必要による。