

佐倉市道路構造条例

(趣旨)

第一条 この条例は、道路法（昭和二十七年法律第百八十号。以下「法」という。）第三十条第三項の規定に基づき、市道（以下「道路」という。）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)

第二条 この条例において使用する用語の意義は、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号。以下「政令」という。）の例による。

(車線等)

第三条 車道（副道、停車帯、交差点、車両の通行の用に供するため分離帯が切断された車道の部分、乗合自動車停車所及び非常駐車帯、付加追越車線、屈折車線、変速車線及び登坂車線のすりつけ区間並びに車線の数が増加し、若しくは減少する場合又は道路が接続する場合におけるすりつけ区間を除く。）は、車線により構成されるものとする。ただし、第三種第五級又は第四種第四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、二とする。

区 分		地 形	設 計 基 準 交 通 量（単位 一日につき台）
第 三 種	第 二 級	平 地 部	九、〇〇〇
		山 地 部	六、〇〇〇
	第 三 級	平 地 部	八、〇〇〇
		山 地 部	六、〇〇〇
		山 地 部	六、〇〇〇
第 四 種	第 一 級		一 二、〇〇〇
	第 二 級		一 〇、〇〇〇
	第 三 級		九、〇〇〇
交 差 点 の 多 い 第 四 種 の 道 路 に つ い て は、こ の 表 の 設 計 基 準 交 通 量 に 〇 ・ 八 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（第三種第五級及び第四種第四級の道路を除く。）の車線の数は一以上（交通の状況により必要がある場合を除き、一の倍数）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、次の表に掲げる一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つて定めるものとする。

区 分		地 形	一車線当たりの設計基準交通量（単位 一日につき 台）
第三種	第二級	平地部	九、〇〇〇
		山地部	七、〇〇〇
	第三級	平地部	八、〇〇〇
		山地部	六、〇〇〇
	第四級	山地部	五、〇〇〇
第四種	第一級		一二、〇〇〇
	第二級		一〇、〇〇〇
	第三級		一〇、〇〇〇
交差点の多い第四種の道路については、この表の一車線当たりの設計基準交通量に〇・六を乗じ			

た値を一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、第三種第二級又は第四種第一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、同欄に掲げる値に〇・二五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）
第三種	第二級	普通道路	三・二五
		小型道路	二・七五
	第三級	普通道路	三
		小型道路	二・七五
	第四級		二・七五
第四種	第一級	普通道路	三・二五
		小型道路	二・七五
	第二級及び第三級		三
	第三級	小型道路	二・七五

5 第三種第五級又は第四種第四級の普通道路の車道の幅員は、四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三十二条の規定により車道に狭窄部^{きょうさくぶ}を設ける場合においては、三メートルとすることができる。

（車線の分離等）

第四条 車線の数が四以上である道路（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ときは、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上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、長さ百メートル以上のトンネル、長さ五十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下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）	
第三種	第二級	一・七五	一
	第三級		

第 四 種	第 四 級	一	
	第 一 級		
	第 二 級		
	第 三 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、〇・二五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、政令第十二条の建築限界を勘案して定めるものとする。

（副道）

第五条 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数が四以上である第三種又は第四種の道路には、必要に応じ、副道を設けるものとする。

- 2 副道の幅員は、四メートルを標準とするものとする。

（路肩）

第六条 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上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、長さ五十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下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 ）	
第三種	第二級 から 第 四級 まで	普通道路	○ ・ 七 五	○ ・ 五
		小型道路	○ ・ 五	
	第五級		○ ・ 五	
第四種			○ ・ 五	

- 3 車道の右側に設ける路肩の幅員は、〇・五メートル以上とするものとする。
- 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、第三種（第五級を除く。）の普通道路にあつては〇・五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、第二項の表第三種の項車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の上欄中「〇・七五」とあるのは、「〇・五」とし、第二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、第二項の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄又は第三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）

第七条 第四種（第四級を除く。）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、二・五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、一・五メートルまで縮小することができる。

（自転車道）

第八条 自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路には、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三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路（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、二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、一・五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、政令第十二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）

第九条 自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（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四メートル以上、その他の道路にあつては二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三メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては二メートル、並木を設ける場合にあつては一・五メートル、ベンチを設ける場合にあつては一メートル、その他の場合にあつては〇・五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、第三種第五級又は第四種第四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）

第十条 第四種（第四級を除く。）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三種（第五級を除く。）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三種若しくは第四種第四級の道路には、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 第三種又は第四種第四級の道路（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三・五メートル以上、その他の道路にあつては

二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三メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては二メートル、並木を設ける場合にあつては一・五メートル、ベンチを設ける場合にあつては一メートル、その他の場合にあつては〇・五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、第三種第五級又は第四種第四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。

（歩行者の滞留の用に供する部分）

第十一条 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）

第十二条 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるものし、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、一・五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。

- 一 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間
- 二 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）

第十三条 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上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下欄に掲げる値とすることができる。

区 分		設計速度（単位 一時間につきキロメートル）	
第三種	第二級	六〇	五〇又は四〇
	第三級	六〇、五〇又は四〇	三〇

第 四 種	第 四 級	五〇、四〇又は三〇	一一〇
	第 五 級	四〇、三〇又は二〇	
	第 一 級	六〇	五〇又は四〇
	第 二 級	六〇、五〇又は四〇	三〇
	第 三 級	五〇、四〇又は三〇	一一〇
	第 四 級	四〇、三〇又は二〇	

２ 副道の設計速度は、一時間につき、四十キロメートル、三十キロメートル又は二十キロメートルとする。

（車道の屈曲部）

第十四条 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。）又は第三十二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）

第十五条 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上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下欄に掲げる値まで縮小することができる。

設計速度（単位　一時間につきキロメートル）	曲線半径（単位　メートル）	
六〇	一五〇	一一〇
五〇	一〇〇	八〇
四〇	六〇	五〇
三〇	三〇	
二〇	一五	

（曲線部の片勾配）

第十六条　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（第三種の道路で自転車道等を設けないものにあつては、六パーセント）以下で適切な値の片勾配を付するものとする。ただし、第四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）
第三種	一〇

第四種	六
-----	---

（曲線部の車線等の拡幅）

第十七条 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、第四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）

第十八条 車道の屈曲部には、緩和区間を設けるものとする。ただし、第四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、次の表の下欄に掲げる値（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 一時間につきキロメートル）	緩和区間の長さ（単位 メートル）
六〇	五〇

五〇	四〇
四〇	三五
三〇	二五
一〇	一〇

（視距等）

第十九条 視距は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の下欄に掲げる値以上とするものとする。

設計速度（単位 一時間につきキロメートル）	視距（単位 メートル）
六〇	七五
五〇	五五
四〇	四〇
三〇	三〇
一〇	一〇

2 車線の数が二である道路（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）

第二十条 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上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下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 一時間につきキロメートル）	縦断勾配（単位 パーセント）	
第三種	普通道路	六〇	五	八
		五〇	六	九
		四〇	七	一〇
		三〇	八	一一
		二〇	九	一二
	小型道路	六〇	八	
		五〇	九	
		四〇	一〇	
		三〇	一一	
		二〇	一二	

第 四 種	普 通 道 路	六 〇	五	七
		五 〇	六	八
		四 〇	七	九
		三 〇	八	一 〇
		二 〇	九	一 一
	小 型 道 路	六 〇	八	
		五 〇	九	
		四 〇	一 〇	
		三 〇	一 一	
		二 〇	一 二	

（登坂車線）

第二十一条 普通道路の縦断勾配が五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、三メートルとするものとする。

（縦断曲線）

第二十二条 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、設計速度が一時間につき六十キロメートルである第四種第一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千メートルまで縮小することができる。

設計速度（単位 一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）
六〇	凸形曲線	一、四〇〇
	凹形曲線	一、〇〇〇
五〇	凸形曲線	八〇〇
	凹形曲線	七〇〇
四〇	凸形曲線	四五〇
	凹形曲線	四五〇
三〇	凸形曲線	一二五〇
	凹形曲線	一二五〇

一一〇	凸形曲線	一〇〇
	凹形曲線	一〇〇

3 縦断曲線の長さは、当該道路の設計速度に応じ、次の表の下欄に掲げる値以上とするものとする。

設計速度（単位 一時間につきキロメートル）	縦断曲線の長さ（単位 メートル）
六〇	五〇
五〇	四〇
四〇	三五
三〇	二五
二〇	二〇

（舗装）

第二十三条 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四十九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政令第二十三条第二項に規定する国土交通省令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 第四種の道路（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）

第二十四条 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、次の表の下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）
前条第二項に規定する基準に適合する舗装道	一・五以上
	二以下
その他	三以上
	五以下

2 歩道又は自転車道等には、二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 前条第三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）

第二十五条 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、次の表の下欄に掲げる値以下とするものとする。ただし、設計速度が一時間につき三十キロメートル又は二十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、十二・五パーセント以下とすることができる。

設計速度（単位 一時間につきキロメートル）	合成勾配（単位 パーセント）
六〇	一〇・五
五〇	一一・五
四〇	
三〇	
二〇	

（排水施設）

第二十六条 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^{きょう}、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）

第二十七条 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五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、第四種第一級の普通道路にあつては三メートルまで、第四種第二級又は第三級の普通道路にあつては二・七五メートルまで、第四種の小型道路にあつては二・五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三メートル、小型道路にあつては二・五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）

第二十八条 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数が四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。）の数が四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、第三条から第六条まで、第十三条、第十五条、第十六条、第十八条から第二十条まで、第二十二条及び第二十五条並びに政令第十二条の規定は、適用しない。

（鉄道との平面交差）

第二十九条 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。

一 交差角は、四十五度以上とすること。

二 踏切道の両側からそれぞれ三十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、二・五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。

三 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五メートルの地点における一・二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、次の表の下欄

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　一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）
五〇未満	一一〇
五〇以上 七〇未満	一六〇
七〇以上 八〇未満	一一〇〇
八〇以上 九〇未満	一一三〇
九〇以上 一〇〇未満	一一六〇
一〇〇以上 一一〇未満	一二〇〇

一一〇以上	三五〇
-------	-----

（待避所）

第三十条 第三種第五級の道路には、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。

- 一 待避所相互間の距離は、三百メートル以内とすること。
- 二 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。
- 三 待避所の長さは、二十メートル以上とし、その区間の車道の幅員は、五メートル以上とすること。

（交通安全施設）

第三十一条 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、駒止、道路標識、道路情報管理施設（緊急連絡施設を除く。）、及び他の車両又は歩行者を確認するための鏡を設けるものとする。

（凸部、狭窄部等）

第三十二条 第四種第四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三種第五級の道路には、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等に設ける交通島）

第三十三条 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）

第三十四条 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）

第三十五条 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）

第三十六条 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）

第三十七条 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（以下「橋等」という。）の構造は、当該橋等の構造形式及び交通の状況並びに当該橋等の存する地域の地形、地質、気象その他の状況を勘案し、死荷重、活荷重、風荷重、地震荷重その他の当該橋等に作用する荷重及びこれらの荷重の組合せに対して十分安全なものでなければならない。

（附帯工事等の特例）

第三十八条 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、第三条から前条までの規定（第六条、第十三条、第十四条、第二十四条、第二十六条、第三十一条及び第三十五条を除く。）並びに政令第四条、第十二条並びに第三十五条第二項及び第三項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）

第三十九条 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、第三条、第四条第

三項から第五項まで、第五条、第七条、第八条第三項、第九条第二項及び第三項、第十条第三項及び第四項、第十二条第二項及び第三項、第十五条から第二十二條まで、第二十三條第三項並びに第二十五條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當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三条、第四条第三項から第五項まで、第五条、第六条第二項、第七条、第八条第三項、第九条第二項及び第三項、第十条第三項及び第四項、第十二条第二項及び第三項、第十九條第一項、第二十一條第二項、第二十三條第三項、次條第一項及び第二項並びに第四十二條第一項の規定による基準をそのまま適用することが適當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）

第四十條 自転車専用道路の幅員は三メートル以上とし、自転車歩行者専用道路の幅員は四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、二・五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、幅員〇・五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、政令第三十九条第四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、第三条から第三十九条まで及び前条第一項（自転車歩行者専用道路にあつては、第十一条を除く。）並びに政令第三条、第四条、第十二条、第三十五条第二項及び第三項の規定は、適用しない。

（歩行者専用道路）

第四十一条 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、二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、政令第四十条第三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、第三条から第十条まで、第十二条から第三十九条の規定及び第四十条第一項並びに政令第三条、第四条、第十二条並びに第三十五条第二項及び第三項の規定は、適用しない。

附 則

この条例は、平成二十五年四月一日から施行する。