

議案第23号

小金井市道の構造の技術的基準等を定める条例

小金井市道の構造の技術的基準等を定める条例を別紙のように制定する。

平成25年1月30日

小金井市長 稲葉孝彦

(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の施行に伴う道路法等の改正により、小金井市道の構造の技術的基準等を定める必要があるため、本案を提出するものであります。

小金井市道の構造の技術的基準等を定める条例

(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項及び第45条第3項の規定に基づき、市が管理する市道（以下「道路」という。）の構造の技術的基準及び道路に設ける標識の寸法について並びに高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「円滑化促進法」という。）第10条第1項の規定に基づき移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準について定めるものとする。

(用語の定義)

第2条 この条例において使用する用語の意義は、法第2条、道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第4号、円滑化促進法第2条、道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「政令」という。）第2条及び移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第116号）第2条において定めるところによる。

(道路の区分)

第3条 この条例における道路の区分は、政令第3条に定めるところによる。

(車線等)

第4条 車道(次の各号に掲げる部分は除く。)は、車線により構成されるものとする。

ただし、第4種第4級の道路にあっては、この限りでない。

- (1) 副道
- (2) 停車帯
- (3) 交差点
- (4) 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
- (5) 乗合自動車停車所及び非常駐車帯
- (6) 屈折車線のすりつけ区間
- (7) 車線の数が増加し、も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

2 道路の区分に応じ、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道路の車線（屈折車線を除く。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4種第4級の道路を除く。)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、当該道路の区分に応じ、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		1車線当たりの設計基準交通量 (単位 1日につき台)
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(屈折車線を除く。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	3.00
		小型道路	2.75

- 5 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31条の規定により車道に狭窄部^を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に掲げる値以上とするものとする。

区 分		中央帯の幅員 (単位 メートル)
第4種	第1級	1.00
	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、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6条 車線(屈折車線を除く。)の数4以上である道路には、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、0.5メートル以上とするものとする。

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。

- 4 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。
- 5 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。
- 6 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項の車道の左側に設ける路肩の幅員の値又は第3項の車道の右側に設ける路肩の幅員の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 自転車の交通量又は自動車及び歩行者の交通量が多い第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10条 自動車の交通量が多い第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 横断歩道橋も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。)又は自転車道を設ける第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(当該道路が第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。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

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31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、最大片勾配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、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。

(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、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、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通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 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	

（縦断曲線）

第 2 2 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	凸形曲線	1, 4 0 0
	凹形曲線	1, 0 0 0
5 0	凸形曲線	8 0 0
	凹形曲線	7 0 0
4 0	凸形曲線	4 5 0
	凹形曲線	4 5 0
3 0	凸形曲線	2 5 0
	凹形曲線	2 5 0

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23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24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	1.5以上2以下

装道	
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25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、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26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。

(平面交差及び接続)

第27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、屈折車線も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 屈折車線を設ける場合においては、当該部分の車線(屈折車線を除く。)の幅員は、第4種第1級の普通道路にあっては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28条 車線(屈折車線を除く。)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22条及び第25条並びに政令第41条において準用する政令第12条の規定は、適用しない。

(鉄道等との平面交差)

第29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掲げ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

(交通安全施設)

第30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保するための鏡を設けるものとする。

(凸部、狭窄部等)

第31条 第4種第4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、又は車道に狭窄部も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32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33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、非常駐車帯を設けるものとする。

(防護施設)

第34条 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35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36条 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路（以下次項において単に「橋等」という。）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、橋等の構造は、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37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4条から前条までの規定（第7条、第14条、第15条、第24条、第26条、第30条及び第34条を除く。）並びに政令第41条において準用する政令第4条、第12条並びに第35条第2項及び第3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。

(小区間改築の場合の特例)

第38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22条まで、第23条第3項並びに第25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23条第3項、次条第1項及び第2項並びに第40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39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3条から第37条まで及び前条第1項(自転車歩行者専用道路にあつては、第12条を除く。)並びに政令第41条において準用する政令第4条、第12条並びに第35条第2項及び第3項の規定は、適用しない。

(歩行者専用道路)

第40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3条から第11条まで、第13条から第37条ま

で及び第38条第1項並びに政令第41条において準用する政令第4条、第12条並びに第35条第2項及び第3項の規定は、適用しない。

(道路における標識の寸法)

第41条 法第45条第3項に規定する道路に設ける道路標識の寸法は、道路の構造を保全し、かつ、交通の安全と円滑を図ることを考慮して、規則で定める寸法とするものとする。

(移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準)

第42条 円滑化促進法第10条第1項に規定する移動等円滑化のために必要な特定道路の構造に関する基準は、高齢者又は障害者の移動上又は道路の利用上の利便性及び安全性の向上を図ることを原則として、別表で定める基準とする。

(委任)

第43条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

付 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。

別表 (第42条関係)

区分		基準
1 歩道 及び自 転車歩 行者道	1 歩道	道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けること。
	2 有効幅員	歩道及び自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して次に掲げるとおりとすること。 (1) 歩道の有効幅員は、第11条第3項に規定する幅員の幅以上とすること。 (2) 自転車歩行者道の有効幅員は、第10条第2項に規定する幅員の幅以上とすること。

3 舗装	<p>(1) 雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とすること。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おいては、この限りでない。</p> <p>(2) 平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p>
4 勾配	<p>(1) 縦断勾配は、5パーセント以下とすること。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、8パーセント以下とすること。</p> <p>(2) 歩道等（車両乗入れ部を除く。）の横断勾配は、1パーセント以下とすること。ただし、1の部3の項第1号ただし書に規定する場合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場合においては、2パーセント以下とすることができる。</p>
5 歩道等と車道等の分離	<p>(1) 車道もしくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩（以下「車道等」という。）又は自転車道に接続して縁石線を設けること。</p> <p>(2) 歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは15センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めること。</p> <p>(3) 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木もしくは柵を設けること。</p>
6 高さ	<p>(1) 歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、5センチメートルを標準とすること。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りでない。</p> <p>(2) 前号の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部</p>

		の設置の状況等を考慮して定めること。
	7 横断歩道に接続する歩道等の部分	(1) 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とすること。 (2) 前号の段差に接続する歩道等の部分は、車椅子を使用している者（以下「車椅子使用者」という。）が円滑に転回できる構造とすること。
	8 車両乗入れ部	1の部2の項の規定にかかわらず、車両乗入れ部のうち1の部4の項第2号の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、2メートル以上とすること。
2 立体横断施設	1 立体横断施設	(1) 高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、高齢者、障害者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設（以下「移動等円滑化された立体横断施設」という。）を設けること。 (2) 移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けること。ただし、昇降の高さが低い場合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、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。 (3) 前号に規定するもののほか、移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障害者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けること。
	2 エレベーター	移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に掲げる構造とすること。 (1) 籠（人を乗せ昇降する部分をいう。次号から第13号まで同じ。）の内法幅は1.5メートル以上とし、内法奥行きは1.5メートル以上とすること。 (2) 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）に

あつては、内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。

- (3) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、第1号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては90センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては80センチメートル以上とすること。
- (4) 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第2号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては、この限りでない。
- (5) 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていることにより、籠外から籠内が視覚的に確認できる構造とすること。
- (6) 籠内に手すりを設けること。
- (7) 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。
- (8) 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する装置を設けること。
- (9) 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。
- (10) 籠内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。
- (11) 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字を貼り付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。
- (12) 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とすること。
- (13) 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口

		<p>には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる装置を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる装置が設けられている場合においては、この限りでない。</p>
<p>3 傾斜路</p>		<p>移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊り場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる構造とすること。</p> <p>(1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。ただし、設置場所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メートル以上とすることができる。</p> <p>(2) 縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、設置場所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、8パーセント以下とすることができる。</p> <p>(3) 横断勾配は、設けないこと。</p> <p>(4) 2段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>(5) 手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。</p> <p>(6) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>(7) 傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。</p> <p>(8) 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>(9) 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p>

	<p>(10) 高さが75センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊り場を設けること。</p>
4 エスカレーター	<p>移動等円滑化された立体横断施設に設けるエスカレーターは、次に掲げる構造とすること。</p> <p>(1) 上り専用のもので下り専用のをそれぞれ設置すること。</p> <p>(2) 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>(3) 昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。</p> <p>(4) 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。</p> <p>(5) くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。</p> <p>(6) エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターへの進入の可否を示すこと。</p> <p>(7) 踏み段の有効幅は、1メートル以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、60センチメートル以上とすることができる。</p>
5 通路	<p>移動等円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に掲げる構造とすること。</p> <p>(1) 有効幅員は、2メートル以上とし、当該通路の高齢者、障害者等の通行の状況を考慮して定めること。</p> <p>(2) 縦断勾配及び横断勾配は設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りでない。</p> <p>(3) 2段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>(4) 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示</p>

		<p>す点字を貼り付けること。</p> <p>(5) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>(6) 通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p>
6 階段		<p>移動等円滑化された立体横断施設に設ける階段（その踊り場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる構造とすること。</p> <p>(1) 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。</p> <p>(2) 2段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>(3) 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。</p> <p>(4) 回り段としないこと。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。</p> <p>(5) 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>(6) 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>(7) 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p> <p>(8) 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>(9) 階段の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p> <p>(10) 階段の高さが3メートルを超える場合においては、その途中に踊り場を設けること。</p>

		(1) 踊り場の踏み幅は、直階段の場合にあつては1.2メートル以上とし、その他の場合にあつては当該階段の幅員の値以上とすること。
3 乗合自動車停留所	1 高さ	乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とすること。
	2 ベンチ及び上屋	乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けること。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合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場合においては、この限りでない。
4 自動車駐車場	1 障害者用駐車施設	(1) 自動車駐車場には、障害者が円滑に利用できる駐車のために供する部分（以下「障害者用駐車施設」という。）を設けること。 (2) 障害者用駐車施設の数、は、自動車駐車場の全駐車台数が200以下の場合にあつては当該駐車台数に50分の1を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が200を超える場合にあつては当該駐車台数に100分の1を乗じて得た数に2を加えた数以上とすること。 (3) 障害者用駐車施設は、次に掲げる構造とすること。 ア 当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。 イ 有効幅は、3.5メートル以上とすること。 ウ 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。
	2 障害者用停車施設	(1) 自動車駐車場の自動車の出入口又は障害者用駐車施設を設ける階には、障害者が円滑に利用できる停車のために供する部分（以下「障害者用停車施設」という。）を設けること。ただし、構造上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) 障害者用停車施設は、次に掲げる構造とすること。 ア 当該障害者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口

	<p>からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。</p> <p>イ 車両への乗降の用に供する部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とする等、障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。</p> <p>ウ 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。</p>
3 出入口	<p>自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に掲げる構造とすること。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口については、この限りでない。</p> <p>(1) 有効幅は、90センチメートル以上とすること。</p> <p>ただし、当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち1以上の出入口の有効幅は、1.2メートル以上とする。</p> <p>(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を1.2メートル以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、1以上の出入口にあつては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあつては車椅子使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>(3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p>
4 通路	<p>障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車施設に至る通路のうち1以上の通路は、次に掲げる構造とすること。</p> <p>(1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。</p> <p>(2) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p> <p>(3) 路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとすること。</p>
5 エレベーター	<p>自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階</p>

ター	<p>(障害者用駐車施設が設けられている階に限る。)を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設けるものとし、次に掲げる構造とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。</p> <p>(1) 当該エレベーターのうち1以上のエレベーターは4の部4の項に規定する出入口に近接して設けること。</p> <p>(2) 当該エレベーター(前号のエレベーターを除く。)は、2の部2の項第1号から第4号までに規定する構造とすること。</p> <p>(3) 第1号のエレベーターは、2の部2の項に規定する構造とすること。</p>
6 傾斜路	4の部5の項ただし書に規定する傾斜路は、2の部3の項に規定する構造とすること。
7 階段	自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階に通ずる階段は、2の部6の項に規定する構造とすること。
8 屋根	屋外に設けられる自動車駐車場の障害者用駐車施設、障害者用停車施設及び4の部4の項に規定する通路には、屋根を設けること。
9 便所	<p>(1) 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合の当該便所は、次に掲げる構造とすること。</p> <p>ア 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別(当該区別がある場合に限る。)並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。</p> <p>イ 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>ウ 男子用小便器を設ける場合においては、1以上の床置き式小便器、壁掛式小便器(受け口の高さが35センチメートル以下のものに限る。)その他これら</p>

に類する小便器を設けること。

エ 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。

オ 1以上の便所は、次のいずれかに適合すること。

(7) 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。

(i) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。

(2) 前号オの(7)に規定する便房を設ける便所は、次に掲げる構造とすること。

ア 4の部4の項に規定する通路と便所との間の経路における通路のうち1以上の通路は、同項各号に規定する構造とすること。

イ 出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

ウ 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

エ 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する案内標識を設けること。

オ 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に掲げる構造とすること。

(7) 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(i) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

カ 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

(3) 4の部9の項第1号オの(7)に規定する便房は、次に

		<p>掲げる構造とすること。</p> <p>ア 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。</p> <p>イ 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。</p> <p>ウ 腰掛便座及び手すりを設けること。</p> <p>エ 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設けること。</p> <p>オ 前号イ、オ及びカに規定する構造とすること。</p> <p>(4) 4の部9の項第1号オのⅡに規定する便所は、同項第2号アからウまで、オ及びカ並びに前号イからエまでに規定する構造とすること。この場合において、前号イ中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。</p>
<p>5 移動等円滑化のために必要なその他の施設等</p>	<p>1 案内標識</p>	<p>(1) 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けること。</p> <p>(2) 前号の案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けること。</p>
	<p>2 視覚障害者誘導用ブロック</p>	<p>歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所及び自動車駐車場の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所には、次に掲げる視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。</p> <p>(1) 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とすること。</p> <p>(2) 視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、</p>

		音声により視覚障害者を案内する設備を設けること。
3	休憩施設	歩道等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けること。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合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	照明施設	(1) 歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けること。ただし、夜間における当該歩道等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。 (2) 乗合自動車停留所及び自動車駐車場には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けること。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所及び自動車駐車場の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

備考

- 1 別表の1の部1の項の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、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、同項の規定にかかわらず、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の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ための道路の部分を設けることができる。
- 2 別表の1の部1の項の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、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、同表の1の部2の項の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を1.5メートルまで縮小することができる。
- 3 移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、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、別表の1の部2の項の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を1メートルまで縮小することができる。

- 4 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないため、別表の1の部6の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認められるときは、当分の間、同項の規定による基準によらないことができる。
- 5 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、別表の1の部8の項の規定の適用については、当分の間、同項中「2メートル」とあるのは、「1メートル」とする。

議案第23号資料1

小金井市道の構造の技術的基準等を定める条例の制定について

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（平成23年法律第37号及び第105号）による道路法（昭和27年法律第180号。以下「法」といいます。）及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「円滑化促進法」といいます。）の一部改正により、市が管理する市道（以下「道路」といいます。）の構造の技術的基準、道路に設ける道路標識の寸法及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な特定道路（多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定した道路をいいます。）の構造に関する基準について、政令又は省令で定める基準を参酌して条例で定めることとされたため、本条例を制定するものです。

2 内容

(1) 道路の構造の技術的基準について（第3条―第40条関係）

法第30条第3項の規定に基づき、道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「政令」といいます。）で定める基準を参酌し、道路の構造の技術的基準について条例で定めるに当たり、これまで政令に基づき整備を図ってきたため、今後も同じ基準による整備及び維持管理を行っていく必要があることから、政令と同じ基準を定めることとします。ただし、軌道敷、登坂車線、路面電車停留場及び防雪施設等に関する基準については、地域特性上該当がないことから規定しないこととします。

【道路の構造の技術的基準として定める項目】

道路の区分、車線等、車線の分離等、副道、路肩、停車帯、自転車道、自転車歩行者道、歩道、歩行者の滞留の用に供する部分、植樹帯、設計速度、車道の屈曲部、曲線半径、曲線部の片勾配、曲線部の車線等の拡幅、緩和区間、視距等、縦断勾配、縦断曲線、舗装、横断勾配、合成勾配、排水施設、平面交差及び接続、立体交差、鉄道等との平面交差、交通安全施設、凸部・狭窄部等、乗合自動車の停留所等に設ける交通島、自動車駐車場等、防護施設、トンネル、橋・高架の道路等、附帯工事等の特例、小区間改築の場合の特例、自転車専用

(2) 道路に設ける道路標識の寸法について（第41条関係）

法第45条第3項の規定に基づき、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第3号）で定める寸法を参酌し、道路標識の寸法を条例で定めるに当たり、道路の構造を保全し、かつ、交通の安全と円滑を図ることを考慮して、従来の基準が望ましいことから国と同一の基準（同省令と同じ基準）とすることとし、具体的な寸法は、規則で定めることとします。



(3) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な特定道路の構造に関する基準について（第42条関係）

円滑化促進法第10条第1項の規定に基づき、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第116号）で定める基準を参酌し特定道路の構造の基準について条例で定めるに当たり、移動上又は道路の利用上の利便性及び安全性の向上を図ることを原則とすることから、同省令と同じ基準とすることとし、条例の別表で定めることとします。

- 【条例の別表で定める基準の概要】**
- ・ 歩道及び自転車歩行者道（以下「歩道等」といいます。）の有効幅員は、条例で定める有効幅員を確保すること。
 - ・ 歩道等の縦断勾配は、原則として5パーセント以下とすること。
 - ・ 歩道等の車道又は車道に接続する当該路肩（以下「車道等」といいます。）に対する高さは、原則として5センチメートルを標準とすること。
 - ・ 道路には、必要な箇所にエレベーター等の立体横断施設を設けること。
 - ・ 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とすること。
 - ・ 歩道等の通路には、必要な箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。

- ・ 歩道等には、必要な箇所にベンチ及びその上屋を設けること。

3 施行日

この条例は、平成25年4月1日から施行します。

議案第 23 号資料 2

小金井市道に設ける道路標識の寸法を定める規則（案）

（趣旨）

第 1 条 この規則は、小金井市道の構造の技術的基準等を定める条例（平成 25 年条例第 号。以下「条例」という。）第 41 条の規定に基づき、市が管理する道路に設ける道路標識のうち、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和 35 年総理府・建設省令第 3 号。以下「省令」という。）第 3 条の 2 に規定する道路標識（以下「道路標識」という。）の寸法を定めるものとする。

（用語）

第 2 条 この規則で使用する用語は、省令で使用する用語の例による。

（道路標識の寸法）

第 3 条 道路標識の寸法（これらの道路標識の柱の部分を除く。）は、別表に定めるところによる。

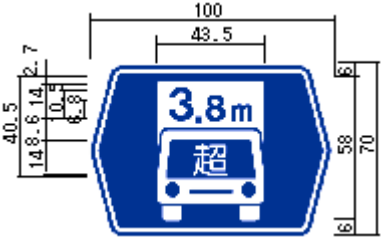
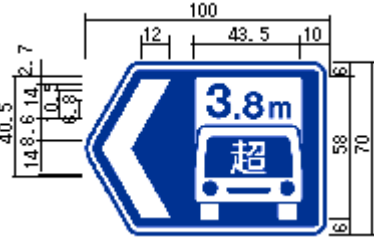




付 則

この規則は、平成 25 年 4 月 1 日から施行する。

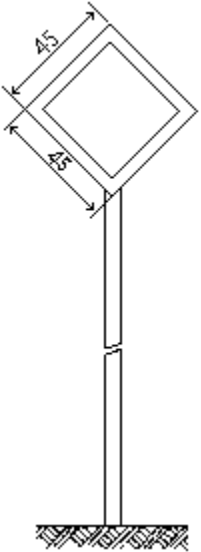


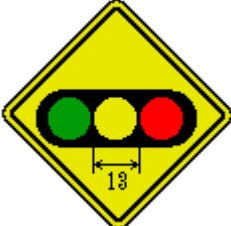

別表（第 3 条関係）

案内標識

駐車場 (117-A)	総重量限度緩和指定道路 (118の3-A)	総重量限度緩和指定道路 (118の3-B)
高さ限度緩和指定道路 (118の4-A)	高さ限度緩和指定道路 (118の4-B)	道路の通称名 (119-A)

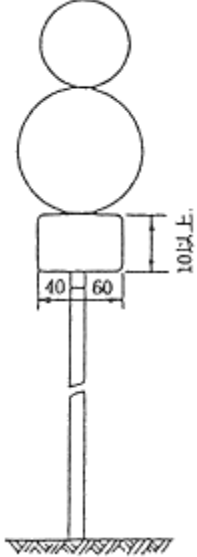

		
<p>道路の通称名 (119-B)</p>	<p>道路の通称名 (119-C)</p>	<p>まわり道 (120-A)</p>
		 <p>(30×45)</p>

警戒標識

<p>本標識板の規格</p> 	<p>十形道路交差点あり (201-A)</p> 	<p>右(又は左)方屈曲あり (202)</p> 
<p>信号機あり (208の2)</p>		<p>落石のおそれあり (209の2)</p>
<p>路面凹凸あり (209の3)</p>	<p>合流交通あり (210)</p>	 <p>車線数減少 (211)</p>

		
<p>幅員減少 (2 1 2)</p>	<p>二方向交通 (2 1 2の2)</p>	
		

補助標識

<p>補助標識板の規格</p>	<p>注意事項 (5 1 0)</p>
	

備考

1 標識の種類、番号及び様式

案内標識、警戒標識及び補助標識の種類及び番号は省令別表第1に、様式は別表第2に定めるところによる。

2 本標識板

(1) 寸法

ア 寸法が図示されているものについては、図示の寸法（その単位はセンチメートルとする。以下この備考において同じ。）を基準とする。

イ 市道に設置する「駐車場」を表示する案内標識については、便所を表す記号を表示する場合にあっては、図示の横寸法を図示の寸法の2.5倍まで拡大することができる。

ウ 市道に設置する「駐車場」、「総重量限度緩和指定道路（（118の3—A・B））」、「高さ限度緩和指定道路（（118の4—A・B））」及び「まわり道（（120—A））」を表示する案内標識並びに警戒標識については、道路の形状又は交通の状況により特別の必要がある場合にあっては図示の寸法（イに規定するところにより図示の横寸法を拡大する場合にあっては、当該拡大後の図示の寸法）の1.3倍、1.6倍又は2倍に、それぞれ拡大することができる。

エ 市道に設置する「道路の通称名」を表示する案内標識については、道路の形状又は交通の状況により特別の必要がある場合にあっては、図示の寸法の1.5倍又は2倍に、それぞれ拡大することができる。

オ 市道に設置する「道路の通称名」を表示する案内標識については、表示する文字の字数により図示の横寸法（「道路の通称名（（119—C））」を表示するものについては、縦寸法）を拡大することができる。

(2) 文字等の大きさ等

ア 寸法が図示されている文字及び記号の大きさは、図示の寸法を基準とする。

イ 市道に設置する案内標識で、「方面、方向及び道路の通称名の予告」、「方面、方向及び道路の通称名」、「著名地点」、「駐車場」、「総重量限度緩和指定道路」、「高さ限度緩和指定道路（（118の4—A・B））」、「道路の通称名」及び「まわり道」を表示するもの以外のものの文字の大きさは、道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値（ローマ字にあっては、その2分の1の値）を基準とする。ただし、必要がある場合にあっては、これを1.5倍、2倍、2.5倍又は3倍に、それぞれ拡大することができる。

設計速度 (単位 キロメートル毎時)	文字の大きさ (単位 センチメートル)
70以上	30

40、50又は60	20
30以下	10

ウ 「方面、方向及び道路の通称名の予告」及び「方面、方向及び道路の通称名」を表示する案内標識については、矢印外の文字の大きさは、イの規定によるものとし、矢印中の文字の大きさは、矢印外の文字の大きさの0.6倍の大きさとする。

エ 「著名地点（（114-B））」を表示する案内標識の文字の大きさは、10センチメートルを標準とする。

オ 「市町村」、「方面、方向及び距離」、「方面及び距離」、「方面及び車線」、「方面及び方向の予告」、「方面及び方向」、「方面、方向及び道路の通称名の予告」、「方面、方向及び道路の通称名」及び「著名地点」を表示する案内標識に、それぞれ市町村章、都府県章及び公共施設等の形状等を表す記号を表示する場合の当該記号の大きさは、日本字の大きさの1.7倍以下の大きさとする。

カ 市道に設置する「駐車場」を表示する案内標識に便所を表す記号を表示する場合の当該記号の大きさは、駐車場を表示する記号の0.7倍以下の大きさとする。

キ 縁、縁線及び区分線の太さは、次の寸法を基準とする。

(7) 案内標識

縁は、市道に設置するもので「駐車場」及び「まわり道（120-B）」を表示するものについては9ミリメートル、「総重量限度緩和指定道路（（118の3-A・B））」及び「高さ限度緩和指定道路（（118の4-A・B））」を表示するものについては16ミリメートル、「道路の通称名」を表示するものについては8ミリメートル、その他のものについては日本字の大きさの20分の1以上の太さとし、縁線及び区分線は、日本字の大きさの20分の1以上の太さとする。

(8) 警戒標識

縁及び縁線は、12ミリメートルとする。

3 補助標識板（補助標識の標示板をいう。）の寸法

(1) 図示の寸法を基準とする。

(2) 補助標識は、その附置される本標識板の拡大率又は縮少率と同じ比率で拡大し、又は縮少することができる。

議案第23号資料3

小金井市道の車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する規則（案）

（趣旨）

第1条 この規則は、小金井市道の構造の技術的基準等を定める条例（平成25年条例第 号。以下「条例」という。）第23条第2項の規定に基づき、市が管理する道路の車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する定めるものとする。

（定義）

第2条 この規則において、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) 疲労破壊輪数 舗装道において、舗装路面に49キロニュートンの輪荷重を繰り返し加えた場合に、舗装にひび割れが生じるまでに要する回数で、舗装を構成する層の数並びに各層の厚さ及び材質（以下「舗装構成」という。）が同一である区間ごとに定められるものをいう。
- (2) 塑性変形輪数 舗装道において、舗装の表層の温度を60度とし、舗装路面に49キロニュートンの輪荷重を繰り返し加えた場合に、当該舗装路面が下方に1ミリメートル変位するまでに要する回数で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。
- (3) 平坦性 舗装道の車道（2以上の車線を有する道路にあっては、各車線。以下この号において同じ。）において、車道の中心線から1メートル離れた地点を結ぶ、中心線に平行する2本の線のいずれか一方の線（道路構造令（昭和45年政令第320号）第31条の2の規定に基づき凸部が設置された路面上の区間に係るものを除く。）上に延長1.5メートルにつき一箇所以上の割合で選定された任意の地点について、舗装路面と想定平坦舗装路面（路面を平坦となるよう補正した場合に想定される舗装路面をいう。）との高低差を測定することにより得られる、当該高低差のその平均値に対する標準偏差で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。
- (4) 浸透水量 舗装道において、直径15センチメートルの円形の舗装路面の路面下に15秒間に浸透する水の量で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。
- (5) 舗装計画交通量 舗装の設計の基礎とするために、道路の計画交通量及び2以

上の車線を有する道路にあつては各車線の大型の自動車の交通の分布状況を勘案して定める大型の自動車の1車線当たりの日交通量をいう。

(舗装)

第3条 車道及び側帯の舗装は、次条から第6条までに定める基準に適合する構造とするものとする。

2 車道及び側帯の舗装は、自動車の安全かつ円滑な交通を確保するため、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造とする必要がある場合においては、前項に定める構造とするほか、第6条に定める基準に適合する構造とするものとする。

(疲労破壊輪数)

第4条 疲労破壊輪数は、舗装計画交通量に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

舗装計画交通量 (単位 1日につき台)	疲労破壊輪数 (単位 10年につき回)
3,000以上	35,000,000
1,000以上3,000未満	7,000,000
250以上1,000未満	1,000,000
100以上250未満	150,000
100未満	30,000

2 前項の疲労破壊輪数の測定は、実地に行うものとする。ただし、当該舗装道の区間の舗装と舗装構成が同一である舗装の供試体を作成した場合には、当該供試体について測定することをもって、実地に行う測定に代えることができる。

3 当該舗装道の区間と舗装構成が同一である他の舗装道の区間の舗装が第1項の基準に適合することが明らかである場合は、当該舗装道の区間の舗装についても同項の基準に適合するものとみなす。

(塑性変形輪数)

第5条 塑性変形輪数は、道路の区分及び舗装計画交通量に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

区分	舗装計画交通量 (単位 1日につき台)	塑性変形輪数 (単位 1ミリメートルにつき回)
第4種第1級	3,000以上	3,000
	3,000未満	1,500

その他		500
-----	--	-----

2 前項の塑性変形輪数の測定は、実地に行うものとする。ただし、当該舗装道の区間の舗装と表層の厚さ及び材質が同一である舗装の供試体を作成した場合には、当該供試体について測定することをもって、実地に行う測定に代えることができる。

3 当該舗装道の区間の舗装と表層の厚さ及び材質が同一である他の舗装道の区間の舗装が第1項の基準に適合することが明らかである場合は、当該舗装道の区間の舗装についても同項の基準に適合するものとみなす。

(平たん性)

第6条 平たん性は、2.4ミリメートル以下とするものとする。

2 前項の平たん性の測定は、実地に行うものとする。

(浸透水量)

第7条 浸透水量は、道路の区分に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

区分	浸透水量
	(単位 15秒につきミリリットル)
第4種第1級	1,000
その他	300

2 前項の浸透水量の測定は、実地に行うものとする。

付 則

この規則は、平成25年4月1日から施行する。