

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第3節 道路計画

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-7 1 道路計画について</p> <p>道路の技術的な基準は、国道については道路法第30条にもとづき「道路構造令」により、都道府県道及び市町村道については同法第30条第3項にもとづき「道路構造令」を参酌して条例で定めることになっている。そのため、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造は、国道においては「道路構造令」(<u>平成15年7月24日 政令 第321号</u>)、長野県道については「道路構造令」を参酌した「県道の構造の技術的基準等に関する条例(平成24年条例第79号)」に示す各規定を満足するよう設計するものとする。</p>	<p>ページ：2-2-7 1 道路計画について</p> <p>道路の技術的な基準は、国道については道路法第30条にもとづき「道路構造令」により、都道府県道及び市町村道については同法第30条第3項にもとづき「道路構造令」を参酌して条例で定めることになっている。そのため、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造は、国道においては「道路構造令」(<u>平成31年4月19日 政令 第157号</u>)、長野県道については「道路構造令」を参酌した「県道の構造の技術的基準等に関する条例(平成24年条例第79号)」に示す各規定を満足するよう設計するものとする。</p>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第3節 道路計画

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-9 3 道路構造令及び県道の構造の技術的基準等に関する条例の運用の考え方 (3)運用上の留意事項</p> <p>i) 地域にとって、真に必要な道路を整備するために弾力的な運用を行うべきであり、単に事業執行を容易にすることを目的としてはならない。</p> <p>ii) 安全性に係わる規定については、安易に規格を下げるべきではない。</p> <p>iii) 道路構造令は完成時の道路構造について規定したものであり、工事中や段階的に建設を行う場合の暫定供用時の道路構造は、必ずしも道路構造令の規定に合致する必要はないが、特に、暫定供用時の道路構造は、道路構造令を基本としつつ、当面必要な機能を満足する道路構造でなければならない。</p> <p>iv) 県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準を定める規則（以下「県道の構造の技術的基準を定める規則」という。）（平成25年規則第35号）のうち、道路構造令に記載のない県独自の基準の運用にあたっては、表2-2-2を踏まえ、事業課協議を行うこととする。協議の対象は道路の設計諸元として運用するものを対象とし、小区間改築における特例として行うものは対象としないものとする。</p> <p>なお、運用にあたっては、必要性和合理性を十分に精査することが必要である。</p>	<p>ページ：2-2-9 3 道路構造令及び県道の構造の技術的基準等に関する条例の運用の考え方 (3)運用上の留意事項</p> <p>i) 地域にとって、真に必要な道路を整備するために弾力的な運用を行うべきであり、単に事業執行を容易にすることを目的としてはならない。</p> <p>ii) 安全性に係わる規定については、安易に規格を下げるべきではない。</p> <p>iii) 道路構造令は完成時の道路構造について規定したものであり、工事中や段階的に建設を行う場合の暫定供用時の道路構造は、必ずしも道路構造令の規定に合致する必要はないが、特に、暫定供用時の道路構造は、道路構造令を基本としつつ、当面必要な機能を満足する道路構造でなければならない。</p> <p>iv) 県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準を定める規則（以下「県道の構造の技術的基準を定める規則」という。）（令和元年規則第5号）のうち、道路構造令に記載のない県独自の基準の運用にあたっては、表2-2-2を踏まえ、事業課協議を行うこととする。協議の対象は道路の設計諸元として運用するものを対象とし、小区間改築における特例として行うものは対象としないものとする。</p> <p>なお、運用にあたっては、必要性和合理性を十分に精査することが必要である。</p>
<p>ページ：2-2-11 (4)弾力的な運用の例 表2-2-2県道の構造の技術的基準等に関する条例における県独自の基準の運用における考え方</p> <p style="text-align: center;">表2-2-2 表省略</p>	<p>ページ：2-2-11 (4)弾力的な運用の例 表2-2-2県道の構造の技術的基準等に関する条例における県独自の基準の運用における考え方</p> <p style="text-align: center;">表2-2-2 表省略</p>
<p>※規則：県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準を定める規則（平成25年規則第35号）</p>	<p>※規則：県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準を定める規則（令和元年規則第5号）</p>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-19 2 構成要素とその組み合わせ (2)縮小規定を適用する場合の留意事項</p> <p>やむを得ず、各構成要素の幅員に縮小規定を適用する場合には、安全性や走行性に与える影響をできるだけ少なくするよう配慮すべきである。一般的には、中央帯、植樹帯、路肩および停車帯の中で、まず縮小を行い、更に縮小する必要がある場合のみ、車線にも縮小規定を適用するのが望ましい。自転車道、自転車歩行者道および歩道の縮小については、<u>交通管理者</u>との協議を踏まえ、車道部とは別途に判断しなければならない。</p>	<p>ページ：2-2-19 2 構成要素とその組み合わせ (2)縮小規定を適用する場合の留意事項</p> <p>やむを得ず、各構成要素の幅員に縮小規定を適用する場合には、安全性や走行性に与える影響をできるだけ少なくするよう配慮すべきである。一般的には、中央帯、植樹帯、路肩および停車帯の中で、まず縮小を行い、更に縮小する必要がある場合のみ、車線にも縮小規定を適用するのが望ましい。自転車道、自転車歩行者道および歩道の縮小については、<u>公安委員会</u>との協議を踏まえ、車道部とは別途に判断しなければならない。</p>
<p>ページ：2-2-19 3 車道及び車線 (1)車道の構成と車線数</p> <p>車道は、専ら車両の通行のように供することを目的とする道路の部分を行い、第3種第5級、第4種第4級の道路および副道、停車帯、交差点、分離帯の開口部、乗合自動車停留所、非常駐車帯、付加追越車線などのすりつけ区間を除き、車線により構成される。</p> <p>車線数は道路の種級区分、および地形、計画交通量により、道路構造令及び県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく値とする車道は、車線により構成されるものとする。</p>	<p>ページ：2-2-19 3 車道及び車線 (1)車道の構成と車線数</p> <p>車道は、専ら車両の通行のように供することを目的とする道路の部分を行い、第3種第5級、第4種第4級の道路および副道、停車帯、<u>自転車通行帯</u>、交差点、分離帯の開口部、乗合自動車停留所、非常駐車帯、付加追越車線などのすりつけ区間を除き、車線により構成される。</p> <p>車線数は道路の種級区分、および地形、計画交通量により、道路構造令及び県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく値とする車道は、車線により構成されるものとする。</p>

第2編 道路改良事業  
 第2章 計画と調査  
 第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-21</p> <p>6 歩道</p> <p>(1) 自転車道</p> <p>自動車及び自転車の交通量が多い第3種または第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、この限りではない。</p> <p>自転車道の幅員は2m以上とする。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1.5mまで縮小することができる。</p> <p>なお、自転車交通の分離については、自転車交通量が500～700台/日を超えるか否かが判断基準となる。</p>	<p>ページ：2-2-21～22</p> <p>6 <u>自転車道、自転車通行帯、自転車歩行者道及び歩道</u></p> <p>(1) <u>自転車道</u></p> <p>自動車及び自転車の交通量が多い第3種<sup>※(1)</sup>または第4種<sup>※(2)</sup>の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、<u>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。</u></p> <p>また、<u>自転車交通量が多い第3種<sup>※(1)</sup>若しくは第4種<sup>※(2)</sup>の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種<sup>※(1)</sup>若しくは第4種<sup>※(2)</sup>の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、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。</u></p> <p>自転車道の幅員は2m以上とする。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1.5mまで縮小することができる。</p> <p>※(1) <u>第4級及び第5級を除く。</u></p> <p>※(2) <u>第3級及び第4級を除く。</u></p> <p>【留意事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>道路構造令は、最低限保持すべき一般的技術的基準を定めたものであるため、地域の実情に応じ、道路管理者の裁量と責任において、設計速度が時速60キロメートル未満の場合でも自転車道を設けることは可能である。</u></li> <li>• <u>自転車道は、次の要件を満たす場合にあっては、片側のみに設置することあるいは設置しないこともできる。</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>山岳地のように工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合</u></li> <li>○ <u>交差点が連続するなどにより走行する自動車の速度が時速50キロメートルを超えないことが見込まれる場合 等</u></li> </ul> </li> <li>• <u>自転車道と歩道及び車道との分離方法は、基本的に縁石線又はさくによるものとする。</u></li> </ul>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>(新設)</p>	<p>ページ：2-2-22～23 6 自転車道、自転車通行帯、自転車歩行者道及び歩道 (2) 自転車通行帯</p> <p>自転車通行帯は自転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をいう。</p> <p>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<sup>※(1)</sup>には、車道の左端寄り<sup>※(2)</sup>に自転車通行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。</p> <p>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が多い第3種若しくは第4種の道路<sup>※(1)</sup>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、車道の左端寄り<sup>※(2)</sup>に自転車通行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。</p> <p>自転車通行帯の幅員は、1.5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メートルまで縮小することができる。</p> <p>自転車通行帯の幅員は、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。</p> <p>※(1) 自転車道を設ける道路を除く。</p> <p>※(2) 停車帯を設ける道路にあっては、停車帯の右側。</p> <p>【留意事項】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・自転車通行帯は、次の要件を満たす場合にあっては、設置しないこともできる。</li><li>○山岳地のように工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合等</li></ul>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-22</p> <p>6 歩道</p> <p>(2) 自転車歩行者道</p> <p>自動車の交通量が多い第3種または第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、この限りではない。</p> <p>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4m以上、その他の道路にあっては3m以上とするが、<u>交通管理者との協議を踏まえ決定することが望ましい。</u>なお、横断歩道橋等又は路上施設を設ける際の幅員は、規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあっては3m、ベンチの上屋を設ける場合にあっては2m、並木を設ける場合にあっては1.5m、ベンチを設ける場合にあっては1m、その他の場合にあっては0.5mを加えて適用する。</p>	<p>ページ：2-2-23</p> <p>6 <u>自転車道、自転車通行帯、自転車歩行者道及び歩道</u></p> <p>(3) <u>自転車歩行者道</u></p> <p>自動車の交通量が多い第3種または第4種の道路（<u>自転車道又は自転車通行帯を設ける道路を除く。</u>）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、この限りではない。</p> <p>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4m以上<sup>*</sup>、その他の道路にあっては3m以上<sup>*</sup>とするものとする。なお、横断歩道橋等又は路上施設を設ける際の幅員は、規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあっては3m、ベンチの上屋を設ける場合にあっては2m、並木を設ける場合にあっては1.5m、ベンチを設ける場合にあっては1m、その他の場合にあっては0.5mを加えて適用する。</p> <p><u>※有効幅員を基本とする。</u></p> <p><u>【留意事項】</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li><u>自転車通行空間の整備については、「歩行者との分離」を原則とし、自転車道や自転車通行帯、車道内で自動車等と混在する場合の自転車の通行位置を示す矢羽根型の路面表示による整備を検討すること。</u></li><li><u>自転車歩行者道は、原則として公安委員会が「普通自転車の歩道通行可」について意思決定の予定がある場合に整備できることとする。そのため計画段階において、歩行者と分離しない理由を整理するとともに、公安委員会と十分な調整を行うこと。</u></li><li><u>自転車歩行者道の整備にあたっては、自転車と歩行者の通行区域や自転車の方向別区域について、舗装色や路面表示を行う等の安全対策を検討すること。</u></li></ul>

第2編 道路改良事業  
 第2章 計画と調査  
 第8節 横断面の構成

現 行

ページ：2-2-22

6 歩道  
 (3) 歩道

第4種（第4級を除く）の道路、歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く）の道路または、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、この限りではない。

第3種又は第4種第4級の道路には、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な理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5m以上、その他の道路にあつては2m以上とする。なお、横断歩道橋等又は路上施設を設ける際の幅員は自転車歩行者道と同様とする。

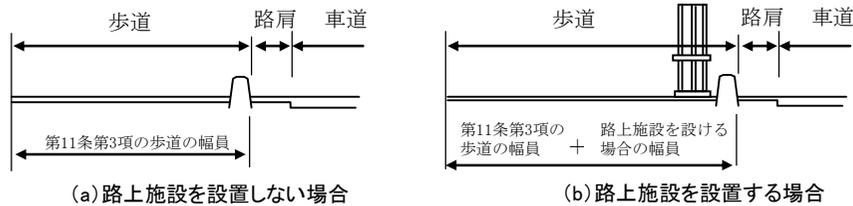


図2-2-11 歩道の幅員

改 定

ページ：2-2-23~24

6 自転車道、自転車通行帯、自転車歩行者道及び歩道  
 (4) 歩道

第4種（第4級を除く）の道路<sup>※</sup>、歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く）の道路<sup>※</sup>または、自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第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、この限りではない。

第3種又は第4種第4級の道路<sup>※</sup>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な理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5m以上、その他の道路にあつては2m以上とする。なお、横断歩道橋等又は路上施設を設ける際の幅員は自転車歩行者道と同様とする。

※ 自転車歩行者道を設ける道路を除く。

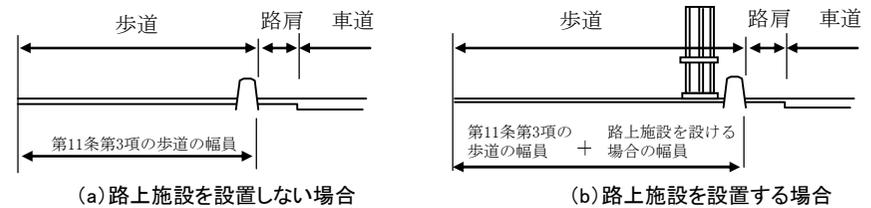


図2-2-11 歩道の幅員

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-22</p> <p>6 <u>歩道</u></p> <p>(4) <u>あんしん歩行スペース</u></p> <p>第4種（第4級を除く）の道路、歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く）の道路または、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、この限りではない。</p>	<p>ページ：2-2-24</p> <p>6 <u>自転車道、自転車通行帯、自転車歩行者道及び歩道</u></p> <p>(5) <u>あんしん歩行スペース</u></p> <p>第4種（第4級を除く）の道路<del>※</del>、歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く）の道路<del>※</del>または、自転車道若しくは<u>自転車通行帯</u>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、この限りではない。</p> <p><u>※ 自転車歩行者道を設ける道路を除く。</u></p>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-23～28</p> <p>9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</p> <p><b>9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</b></p> <p>平成5年11月25日 建設省道政発第57号 道路局長から知事あて</p> <p>道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</p> <p>道路構造令等の一部を改正する政令（平成5年政令第375号）が、平成5年11月25日に公布され、同日から施行されることとなった。</p> <p>同政令の施行に当たっては、下記の事項に留意し、遺漏のないようにされたい。</p> <p>なお、貴管下関係機関に対しても、この旨周知徹底方取り計らわれたい。</p> <p>記</p> <p>I 歩行者の安全かつ円滑な通行の確保について</p> <p>1 趣 旨</p> <p>ゆとりとるおいのある国民生活の実現の要請に応え、身体障害者、高齢者等を含む様々な歩行者の多様な利用形態に対応し、安全かつ円滑な交通を確保するため、必要な道路構造の見直し等を行うものであること。</p> <p>2 歩道等の幅員（道路構造令第10条第2項、第10条の2第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第39条第1項並びに第40条第1項関係）</p> <p>車いす利用者等様々な歩行者が安全かつ円滑に通行できるよう、自転車歩行者道、歩道、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路（以下「歩道等」という）について最小幅員の拡大を行うとともに、歩道等及び自転車道について橋梁、トンネル等に係る最小幅員の縮小規定を廃止することとしたものであること。</p>	<p>(削除)</p>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-23～28</p> <p>9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</p> <p>3 歩行者の滞留の用に供する部分（道路構造令第11条の2関係）</p> <p>(1) 歩道等において、横断歩道、バス停、タクシー乗り場等の付近に信号待ち、バス待ち等の歩行者が滞留することによって他の歩行者等の交通が妨げられる事例が多く発生していることに鑑み当該歩道等の部分として滞留している歩行者のための空間を確保し、全体として歩行者及び自転車の安全かつ円滑な通行の確保を図ることとしたものであること。</p> <p>(2) 当該部分は、歩行者の通行の過程で生じる滞留の用に供する歩道等の部分であり、当該部分設ける場合に、その設置場所が道路法施行令第38条の2に規定する「道路の交差部分及びその付近の道路の部分」又は横断歩道設置場所及びその付近の道路の部分に該当するときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴くこと。</p> <p>4 道路の附属物の追加（道路法施行令第34条の3、道路構造令第10条の2第3項及び第11条第4項関係）</p> <p>(1) ベンチ又はその上屋は、様々な歩行者が道路を安全かつ円滑に通行できるようにするためバス利用の利便性の向上、歩行中の休憩需要への対応等の必要性に鑑み、道路の管理上必要と判断されるものを、道路の附属物として整備することができるものとしたものであること。</p> <p>この場合、ベンチ又はその上屋の設置は、単にバス事業者等の要請により行うものではなく、道路管理者が安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要なものであると判断する場合に行うものであること。</p> <p>なお、ベンチ又はその上屋は固定されたものであることに留意されたい。</p> <p>(2) 道路附属物であるベンチ又はその上屋の設置に当たっては、下記「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」との整合性について特に配慮すること。</p> <p>また、既存道路にベンチ又はその上屋を設けるときは、改正後の道路構造令第10の2第3項又は第11条第4項の規定の趣旨を踏まえ、必要な幅員を確保すること等の安全かつ円滑な通行に十分配慮すること。</p>	<p>(削除)</p>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-23～28</p> <p>9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</p> <p>(3) 一般的に、ベンチ又はその上屋は、地方公共団体、バス事業者等が占用物件として設置することができるものであり、その場合における取扱いについては、別途「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」において通達することとしていること。</p> <p>(4) 受益者負担金について規定した道路法第61条の規定は、ベンチ又はその上屋の設置に係る工事についても適用があり、当該規定に基づきバス事業者等から受益者負担金を徴収することができるものであること。</p> <p>(5) ベンチ又はその上屋を設けようとするときは、当該地域を管轄する警察署長と協議すること。 なお、道路交通法第80条に基づく当該地域を管轄する警察署長との協議については別途行うこと。</p> <p>II 車輛の大型化について (略・第4編 橋梁事業編に掲載)</p>	<p>(削除)</p>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-23～28</p> <p>9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</p> <p>(参考資料)</p> <p>道路構造令等の一部を改正する政令について</p> <p>I 趣 旨</p> <p>本年1月、建設大臣から道路審議会に諮問された「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方」について、同審議会がとりまとめた中間答申を踏まえ、道路構造の見直し等を行うものである。</p> <p>II 改正の概要</p> <p>1 歩行者の安全かつ円滑な通行の確保</p> <p>1) 趣 旨</p> <p>道路が、本来の主役である人にとって使いづらいものとなっている等の指摘があり、道路審議会においても、「人間の復権」の観点から、高齢者や身体障害者等多様な人の多様な道路の利用形態に対して、道路構造のあり方を検討すべき旨の中間答申がなされたところであり、歩道幅員等の見直しを行うものである。</p> <p>2) 歩道等の最小幅員の拡大等</p> <p><u>自転車歩行者道、歩道等について、車いす利用者が安全かつ円滑にすれ違えるよう、最小幅員を拡大する。</u></p> <p>(例) 自転車歩行者道の最小幅員の変更</p> <p>地方部の一般国道、都道府県道、市町村道</p> <p>都市部の交通量の少ない都道府県道、市町村道</p> <p>2 m → 3 m</p>	<p>(削除)</p>

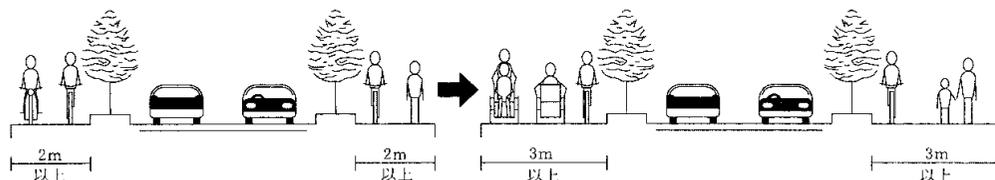
第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行

改 定

ページ：2-2-23～28

9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について



また、歩道等について、橋梁、トンネル等に係る最小幅員の縮小規定を廃止する。

3) 歩行者の滞留の用に供する部分（歩行者滞留スペース）の創設

歩道等において、横断歩道付近で信号待ちによる歩行者の滞留が見込まれる場合等は、必要に応じて、歩行者の滞留スペースを設ける。

4) 道路の附属物の追加

道路管理者の設けるベンチ又はその上屋を道路の附属物に追加し、歩道等においてベンチ又はその上屋を設ける場合には所要の幅員を加える。

2 車輛の大型化への対応

(略・第4編 橋梁事業編に掲載)

III 閣議決定

平成5年11月19日(金)

なお、この政令は、公布の日(平成5年11月25日)から施行する。

(削除)

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-23～28</p> <p>9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</p> <div data-bbox="383 496 775 544" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">歩行者の安全かつ円滑な通行の確保</div> <p>1 趣 旨</p> <p>これまで、道路の構造が自動車を中心に決定されてきたため、本来の主役である人にとって道路が使いづらいものとなっている等の指摘があるところであり、これについては、本年7月、道路審議会においても、「人間の復権」の観点から、高齢者や身体障害者等のあらゆる人の多様な利用形態に対応した道路構造のあり方を検討すべき旨の中間答申がなされたところである。この度の道路構造令等の改正は、これらの指摘を受けて、歩行者の安全かつ円滑な通行の確保を図るため、道路構造等の見直しを行うものである。</p> <p>2 歩道等の最小幅員の拡大等</p> <p>1) 高齢化社会への対応、身体障害者の社会参加等の要請に応えるため、自転車歩行者道、歩道、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路について、車いすが安全かつ円滑にすれ違えるよう、車いすの通行を前提とし、最小幅員を拡大する（道路構造令の改正）。</p>	<p>(削除)</p>

第2編 道路改良事業  
 第2章 計画と調査  
 第8節 横断面の構成

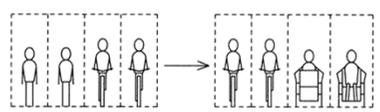
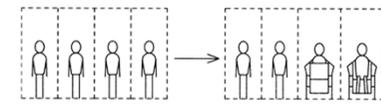
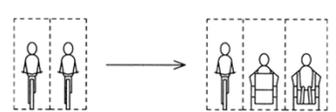
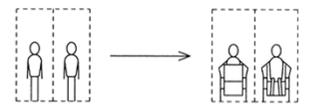
現 行

改 定

ページ：2-2-23~28

9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について

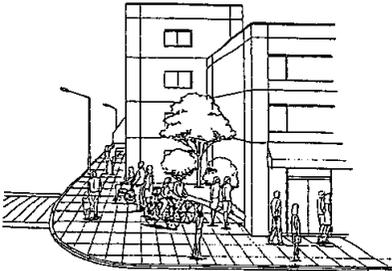
[想定される利用者の組み合わせと最小幅員の変更]

	自 転 車 歩 行 者 道	歩 道
第4種 第1級 第2級	 <p>歩行者@2 + 自転車@2 = 3.5m</p> <p>自転車@2 + 車いす@2 = 4m</p>	 <p>歩行者@4 = 3m</p> <p>歩行者@2 + 車いす@2 = 3.5m</p>
第3種 第4種 第3級 第4級	 <p>自転車@2 = 2m</p> <p>自転車@1 + 車いす@2 = 3m</p>	 <p>歩行者@2 = 1.5m</p> <p>車いす@2 = 2m</p>

(削除)

2) 自転車道、自転車歩行者道、歩道、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路について、橋梁、トンネル等に係る最小幅員の縮小規定を廃止する（道路構造令の改正）。

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-23～28</p> <p>9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</p> <p>3 歩行者の滞留の用に供する部分（歩行者滞留スペース）</p> <p>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おいて、例えば、横断歩道付近で信号待ちによ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るような場合は、必要に応じて、歩行者の滞留スペースを設ける（道路構造令の改正）。</p> <p>歩行者の滞留の用に供する部分のイメージ図 (交差点における信号待ちで歩行者が滞留する箇所)</p>  <p>4 道路の附属物の追加</p> <p>歩行者の安全かつ円滑な通行の確保を図るため、ベンチ又はその上屋で道路管理者の設けるものを道路の附属物に追加する（道路法施行令の改正）。</p> <p>また、自転車歩行者道、歩道において、ベンチ又はその上屋を設ける場合にあっては、所要の幅員を付加する（道路構造令の改正）。</p>	<p>(削除)</p>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>ページ：2-2-23～28</p> <p>9 道路構造令等の一部を改正する政令の施行について</p> <p>5 自転車道、自転車歩行車道及び歩道について</p> <p>(1) 歩道、自転車道等の持つ機能</p> <p>歩道、自転車道等には、歩行者や自転車の通行、アクセスや滞留のための交通機能に加え、空間機能がある。歩道、自転車道等の計画に際しては、地域の状況に応じて重視すべき機能を明確にする。</p> <p>(2) 歩道、自転車道等の確保の考え方</p> <p>歩道、自転車道等の確保にあたっては、車道と独立して歩行者空間や自転車空間のネットワークを形成するとともに、歩行者、自転車、自動車の分離を図ることが望ましい。また、高齢者、身体障害者等を含む様々な歩行者の多様な利用形態に配慮する。</p> <p>&lt;留意点&gt;</p> <p>① 歩道等は、「自転車歩行者道」を基本とするが、地方部等で歩行者交通量が少ない場合、道路構造令の最低幅員2mの歩道とする。両側設置の必要がなければ、片側のみに設置する。また、歩行者交通量が非常に少ない場合、歩道を設置しないことができる。</p> <p>② 歩行者等の移動円滑化のため、有効幅員をできるだけ連続して確保する。</p> <p>③ 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、歩道を設置する場合、道路構造令第38条小区間改築の特例を適用して、2m以下の幅員の歩道を設置することができる。</p> <p>④ 幹線道路で、歩行者、自転車交通量が特に少ない場合、路肩の幅員を半路肩ないしはそれ以上とすることにより、歩行者や自転車の通行空間とすることもできる。</p> <p>⑤ 歩車道分離は、セミフラット形式の採用を基本とする。</p> <p>⑥ 積雪地域の幅員構成において、冬期歩道の有効幅員は2m以上確保できるように計画することが望ましい。また、一次及び二次堆雪幅は、道路構造令の解説と運用2-8による。</p> <p>⑦ 第4種第1級に加えて、第4種第2級の道路についても、植樹帯を設けるものとする。</p>	<p>(削除)</p>

現 行	改 定																						
<p>(新設)</p>	<p>ページ：2-2-25  <b>9 自転車通行空間の整備形態の選定等について</b></p> <p>歩行者や自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況や道路状況が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、整備形態を選定することが重要である。整備形態の選定にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局、警察庁交通局）も参考に整備を進められたい。</p> <p><b>(1) 整備形態選定の考え方</b></p> <p>・自動車、自転車、歩行者の交通量と自転車道等の整備形態の関係は下表の通りとする。</p> <table border="1" data-bbox="1137 826 2130 1305"> <thead> <tr> <th rowspan="3">改正後</th> <th colspan="3">自転車</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">多 (500台/日以上) ※4</th> <th colspan="2">少</th> </tr> <tr> <th colspan="2">歩行者</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>多 (500人/日以上) ※4</th> <th>少</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">自動車</td> <td>多 (4,000台/日以上) ※4</td> <td>自転車通行帯 自転車道 ※1</td> <td>自転車通行帯 ※3 自転車道 ※1 自転車歩行者道</td> <td>自転車歩行者道</td> </tr> <tr> <td>少</td> <td>自転車通行帯 ※2 自転車道 ※1</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">/</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 新設道路においては、設計速度60km/h以上の場合、既設道路においては速度50km/h超の場合。          ※2 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(自動車と自転車の分離)。          ※3 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(自転車と歩行者の分離)。          ※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。</p>	改正後	自転車			多 (500台/日以上) ※4	少		歩行者				多 (500人/日以上) ※4	少	自動車	多 (4,000台/日以上) ※4	自転車通行帯 自転車道 ※1	自転車通行帯 ※3 自転車道 ※1 自転車歩行者道	自転車歩行者道	少	自転車通行帯 ※2 自転車道 ※1	/	
改正後	自転車																						
	多 (500台/日以上) ※4		少																				
		歩行者																					
		多 (500人/日以上) ※4	少																				
自動車	多 (4,000台/日以上) ※4	自転車通行帯 自転車道 ※1	自転車通行帯 ※3 自転車道 ※1 自転車歩行者道	自転車歩行者道																			
	少	自転車通行帯 ※2 自転車道 ※1	/																				

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
(新設)	<p>ページ：2-2-26</p> <p>9 自転車通行空間の整備形態の選定等について</p> <p>(1)整備形態選定の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・自動車の「交通量が多い」場合とは、対自転車の事故が多い傾向にある4,000台/日以上を目安とする。</li><li>・自転車の「交通量が多い」場合とは、対自動車、対歩行者ともに事故が多い傾向にある500台/日以上を目安とする。</li><li>・歩行者の「交通量が多い」場合とは、対自転車の事故が多い傾向にある500人/日以上を目安とする。</li><li>・「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」とは、以下のとおりとする。<ul style="list-style-type: none"><li>○自動車の交通量が少なく、自転車の交通量が多い場合（上記表の※2）、自動車と自転車の分離の必要性は、速度が時速40キロメートル超を目安とする。</li><li>○自動車及び歩行者の交通量が多く、自転車の交通量が少ない場合（上記表の※3）、自転車と歩行者の分離の必要性は、通勤・通学時など自転車と歩行者の通行が時間的に集中して輻輳する場合などを考慮する。</li></ul></li><li>・具体的な整備形態の選定に当たっては、上記表を基本とするものの、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。</li></ul>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>(新設)</p>	<p>ページ：2-2-26 9 自転車通行空間の整備形態の選定等について (2)路肩の設置の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 自転車通行帯は車両の通行の用に供する車道の部分であり、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つ路肩とは機能が異なることから、自転車通行帯を設ける場合であっても、路肩を設置することを基本とする。</li><li>・ 自転車道又は自転車歩行者道を設置する場合を除き、自転車の安全性を確保するため、路肩は車道との連続性を保ち、可能な限り平坦性を確保することとする。また、路肩あるいは、やむを得ず、道路構造令第8条第7項に基づき路肩を設置せず、自転車通行帯へ雨水等の排水施設を設ける場合は、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。特に排水施設の溝は、自転車走行時にタイヤのはまり込みがないように、縁石線から遠ざけて設置することは避けるべきであること。また、交差点手前においては、自転車が縁石に近づいて走行する頻度が高くなることが想定されるため、注意が必要である。</li></ul>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
<p>(新設)</p>	<p>ページ：2-2-26 9 自転車通行空間の整備形態の選定等について (3)トンネル、橋梁部等における路肩の縮小規定の扱い</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・自転車道、自転車通行帯又は自転車歩行者道を設けない道路においては、道路構造令第8条第2項、第5項又は第7項に基づく（第7項にあっては、歩道を設ける場合に限られる）、路肩の幅員の縮小を行わないことを基本とする。</li></ul>

第2編 道路改良事業  
第2章 計画と調査  
第8節 横断面の構成

現 行	改 定
(新設)	<p>ページ：2-2-27</p> <p>9 自転車通行空間の整備形態の選定等について (4)その他</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・自転車通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるために停車帯の右側に設置するものとする。</li><li>・車道側に設けられる植樹帯の植栽や歩道のない道路における路外の雑草等が車道側に繁茂することは車道の左側通行を原則とする自転車利用の妨げとなることから、植栽等を設置する場合は、視認性及び自転車の走行性を妨げることがないように樹種や配置を検討するとともに、落ち葉等も留意した適切な維持管理に努めること。また、交差点の隅角部や沿道出入口付近の構造及び植栽の状況によっては、交差道路や沿道側から自転車を確認すること及び自転車が交差道路や沿道の状況を確認することが困難になる場合もあるため、自転車の通行が想定される道路にあつては、視認性に配慮すること。</li><li>・自転車通行帯は、道路交通法第20条第2項の規定に基づく普通自転車専用通行帯として、同法第4条第1項の規定に基づく公安委員会による交通規制の実施を想定して設けるものである。そのため、道路管理者が自転車通行帯を設けようとするときは、計画段階から当該地域を管轄する公安委員会と十分な時間的余裕をもって事前に協議した上で、その整備を図る必要がある。</li><li>・なお、やむを得ない事情により、道路交通法の規定に基づく公安委員会による車両通行帯（普通自転車専用通行帯）としての交通規制が併せて実施されないこととなった場合、標識令別表第六に記載のある車両通行帯境界線及び車両通行帯最外側線が設けられないこととなる。この場合、道路交通法第76条第1項も踏まえた上で、当面、自転車通行帯を設けるための道路空間に、矢羽根型路面表示等を設置することにより、自転車の通行位置を示す等の運用をすることを基本とする。</li></ul>

1 1 県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準に関する規則 新旧対照表

現 行 (ページ: 2-2-30~43)	改 定 (ページ: 2-2-29~45)
<p>(車線等)</p> <p>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。以下「省令」とする。)第2条各号に掲げる部分を除く。)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。</p> <p>2~5 略</p> <p>6 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窄(さく)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。</p> <p>(副道)</p> <p>第6条 略</p> <p>2 副道の幅員は、4メートルを標準とするものとする。</p> <p><u>(新設)</u></p>	<p>(車線等)</p> <p>第4条 車道(副道、停車帯、<u>自転車通行帯</u>その他道路構造令施行規則(昭和46年建設省令第7号。以下「省令」とする。)第2条各号に掲げる部分を除く。)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。</p> <p>2~5 略</p> <p>6 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道(<u>自転車通行帯を除く。</u>)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窄(さく)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。</p> <p>(副道)</p> <p>第6条 略</p> <p>2 副道(<u>自転車通行帯を除く。</u>)の幅員は、4メートルを標準とするものとする。</p> <p><u>(自転車通行帯)</u></p> <p>第8条の2 <u>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(自転車道</u><u>を設ける道路を除く。)</u>には、<u>車道の左端寄り(停車帯を設ける道路にあっては、停車帯の右側。次項において同じ。)</u>に<u>自転車通行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。</u></p> <p>2 <u>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が多い第3種若しくは第4種の道路(自転車道</u><u>を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)</u>には、<u>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、車道の左端寄りに自転車通行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。</u></p> <p>3 <u>自転車通行帯の幅員は、1.5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メートルまで縮小することができる。</u></p> <p>4 <u>自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定める</u></p>

現 行 (ページ : 2-2-30~43)	改 定 (ページ : 2-2-29~45)
<p>(自転車道)</p> <p>第10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。</p> <p>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が多い第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>3~5 略</p> <p>(自転車歩行者道)</p> <p>第11条 自動車の交通量が多い第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。</p> <p>2~4 略</p> <p>(歩道)</p> <p>第12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。</p> <p>2~5 略</p> <p>(待避所)</p> <p>第33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。</p> <p>(1)・(2) 略</p>	<p><u>ものとする。</u></p> <p>(自転車道)</p> <p>第10条 自動車及び自転車の交通量が多い第3種(第4級及び第5級を除く。<u>次項において同じ。</u>)又は第4種(第3級及び第4級を除く。<u>同項において同じ。</u>)の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、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。</p> <p>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が多い第3種若しくは第4種の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの(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。</p> <p>3~5 略</p> <p>(自転車歩行者道)</p> <p>第11条 自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道又は自転車通行帯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。</p> <p>2~4 略</p> <p>(歩道)</p> <p>第12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。)又は自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第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。</p> <p>2~5 略</p> <p>(待避所)</p> <p>第33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。</p> <p>(1)・(2) 略</p>

現 行 (ページ : 2-2-30~43)	改 定 (ページ : 2-2-29~45)
<p>(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。 (小区間改築の場合の特例)</p> <p>第43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4項から第6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。</p> <p>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4項から第6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45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。</p>	<p>(3) 待避所の長さは、20メートル以上とし、その区間の車道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、5メートル以上とすること。 (小区間改築の場合の特例)</p> <p>第43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4項から第6項まで、第6条、第8条、<u>第8条の2第3項</u>、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。</p> <p>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4項から第6項まで、第6条、第7条第2項、第8条、<u>第8条の2第3項</u>、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45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。</p>