

参酌基準にはないが岡山市道路構造等条例に規定した内容

(ア) 自転車レーンの設置基準

岡山市では、本年8月に「自転車先進都市おかやま実行戦略」を策定し、ハード面、ソフト面の多岐にわたるプログラムを総合的かつ体系的に、官民が連携し推進していくこととしています。

一方、道路構造令では、自転車レーンを設置する場合の規定がないことから、**条例に追加**し、「自転車先進都市おかやま」の実現のため、ハード面での整備を明確にします。

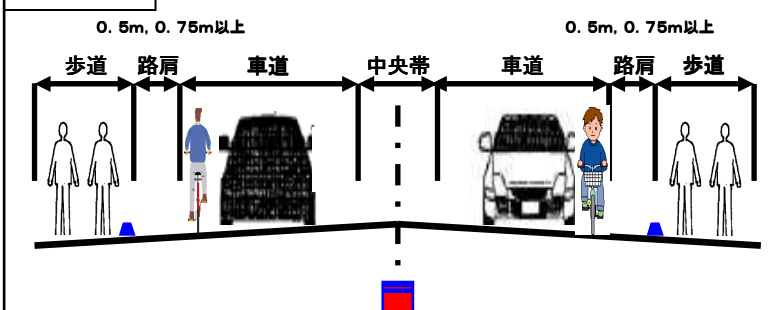
(自転車レーン)

- 第13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(自転車道を設ける道路を除く。)には、自転車レーン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。
- 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(自転車道を設ける道路を除く。)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、自転車レーン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。
- 自転車レーンの幅員は、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。

※赤字箇所を追加

※自転車レーンとは、自転車専用通行帯(道路交通法第20条第2項の規定により自転車の通行区分が道路標識等で指定された専用通行帯(道路標示「普通自転車の歩道通行部分」で指定されたものは除く。)をいう。)又は自転車誘導帯(自転車専用通行帯と同等の機能を持つ自転車の通行帯であるが、道路交通法上の位置付けがないものをいう。)をいう

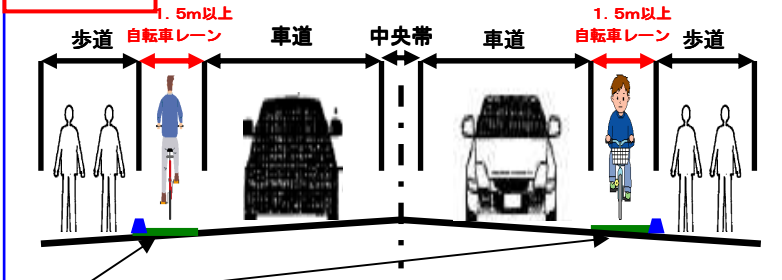
道路構造令



条例(案)

新たに追加

●自転車専用通行帯を道路に設ける場合



自転車レーンは、交通管理者との協議により、標識、路面標示により、自転車の走行ルール(通行方向、通行位置)の誘導を行います。

(イ) 歩道幅員を縮小することができる基準

道路構造令では、幅員2メートル未満の歩道を設置することができません。(小区間の応急措置として改築を行う場合を除く。)

そこで、地域の実情に応じて、歩道幅員を車いす利用者と歩行者がゆずりあえばすれ違うことのできる幅員1.5メートルまで縮小できる規定を**条例に追加**し、道路の状況等に応じ、より歩行者等の安全確保に配慮した道路整備を推進します。

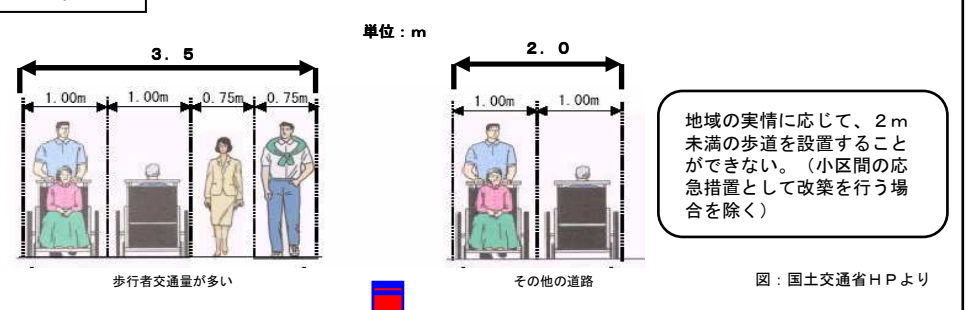
- 第15条 第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 第3種又は第4種第4級の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 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。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。

4~5 (略)

※赤字箇所を追加

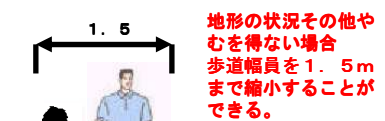
※歩道 専ら歩行者の通行の用に供するために、緑石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

道路構造令



条例(案)

新たに追加



※歩道と車道を分離し歩行者等の安全の確保を図る。

(ウ) 地方部の自転車歩行者道及び歩道の設置基準

道路構造令では、自転車歩行者道及び歩道設置の明確な数値基準が示されていないことから、地方部の道路において、自動車、自転車、歩行者の交通量による歩道等の設置基準を**条例及び規則で定めます**。

これにより、交通量や沿道の土地利用状況に応じたきめ細かな歩道等の設置をすることが可能となり、効率的・効果的な道路整備を推進します。

(自転車歩行者道)

- 第14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。
- 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。
- 3～4（略）

(歩道)

- 第15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。
- 4～5（略）

条例に追加

(地方部に設置する自転車歩行者道及び歩道の設置基準)

- 第16条 前2条の規定によるもののほか、地方部に設置する自転車歩行者道及び歩道の設置基準は、規則で定める。

規則で規定

(地方部に設置する自転車歩行者道及び歩道の設置基準)

- 第5条 条例第16条の規則で定める自転車歩行者道及び歩道の設置基準は、地方部においては次の表によるものとする。

自動車交通量（1日当たり）	歩行者自転車交通量（1日当たり）	計画の種別
9,000台以上		自転車歩行者道
500台以上9,000台未満	150人以上 100人以上150人台未満	歩道
500台未満	100人台未満	なし（通学路の指定等、安全に関して特別な配慮が必要な場合は、歩道）

- 2 前項の自転車歩行者道及び歩道は、片側に設置することを原則とする。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 前項の規定にかかわらず、沿道の土地利用等から必要と判断するときは、両側に設置することができる。
- 4 幅員は、自転車歩行者道については3メートル、歩道については2メートルを標準とする。

※赤字箇所の追加

※) 県では、平成16年度より「おかやまスタンダード」として運用している。

(エ)山地部における道路整備の特例

道路構造令第3条第2項のただし書きでは、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、道路区分を1級下に区分することができるとしているが、その具体的基準については、明確に示されていません。
たとえば、下の表3号のとおり県道や市道のうち比較的交通量の少ない第3種第4級に区分される道路は、2車線道路として整備することとなりますが、区分を1級下げ第3種第5級に区分することにより、車線区分のない1車線道路として整備することができます。

これまで、山地部等では、急峻な地形等が多く、全ての区間を2車線の道路整備をすると地形の改変が多く、多大なコストがかかるなど、また、工事着手から完成までの期間が長くかかっています。

そこで、山地部等で交通量が比較的小さい道路において、2車線改良と1車線改良、待避所設置等を組み合わせた「1.5車線的道路整備」を行うことができる規定を**条例及び規則で明記**し、できるだけ地形の改変を少なくし、自然環境への影響を少なくするとともに、コスト縮減を図り、着手から完成までの期間を短縮し、効率的・効果的な道路整備を推進します。

「1.5車線の道路整備」の考え方は、整備後の平均走行速度を概ね30km/hを目標としています。この目標を満足させるための条件を、数値シミュレーションで求めた結果を基にし、計画交通量と大型車の計画交通量から1車線と2車線の割合を定め整備することとしています。

(道路区分)

道路構造令第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。

(表1号、2号省略)

3 第3種の道路

道路の種類	地域の地形	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
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級		
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
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

(表4号省略)

3~6 (略)

条例に追加

(道路の区分)

第3条 道路の区分は、令第3条の定めるところによる。

2 前項に規定するもののほか、山地部における第3種の道路の区分は、規則で定める。

規則で規定

(山地部における第3種の道路の区分等)

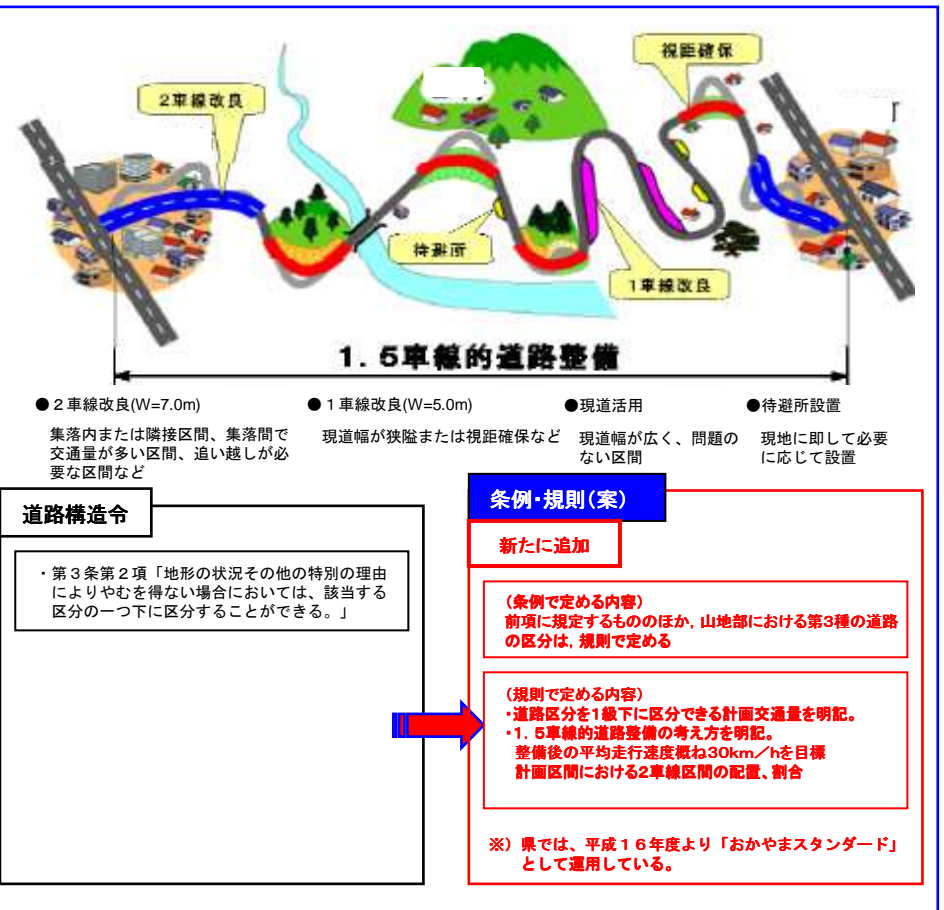
第3条 条例第3条第2項の規則で定める山地部における第3種の道路の区分は、計画交通量が500台以上1,500台未満かつ大型車の計画交通量が200台未満の場合は、第4級の区分の一部を、1級下の第5級に区分することができるものとし、県道で計画交通量が500台未満の場合は、第5級とすることができるものとする。

2 前項の規定により第4級及び第5級とする道路は、2車線区間と1車線区間を適切に組み合わせるものとし、この整備を1.5車線の道路整備と称するものとする。

3 1.5車線の整備に当たっては、整備後の時間当たり平均走行速度を概ね30kmを目標とする。ただし、地形その他の条件でやむを得ない場合には、この限りでない。

4 2車線区間と1車線区間の配置については、地形や沿道土地利用に応じて設定する。

5 1.5車線の整備に当たっては、計画区間に占める2車線区間の延長割合は50%を最大とする。



(オ)交差点部の車線幅員の特例

道路構造令では、屈折車線又は変速車線を設ける場合、当該部分の車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員を縮小することができる規定が、第3種道路にはないため、第3種道路においても、やむを得ない場合には、車線の幅員を縮小することができる規定等を**条例に追加**し、交差点部での円滑な交通処理を推進します。

（平面交差又は接続）

- 第34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以上交差させてはならない。
- 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3種第2級又は第4種第1級の普通道路**にあつては3メートルまで、**第3種第3級又は第4種第2級若しくは第3級の普通道路**にあつては2.75メートルまで、**第3種又は第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。ただし、**第3種第2級及び第3級の普通道路並びに第3種の小型道路**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限り**。
- 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。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、普通道路にあつては2.5メートル、小型道路にあつては2メートルまで縮小することができる。**
- 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。
- 6 **第2項の規定にかかわらず、既設道路であつて、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、第6条第4項に規定する車線の幅員を4.5メートル以上とし、右折車線相当の膨らみを持たせることにより、屈折車線を設けないことができるものとする。**

※赤字箇所の追加

