

第九十六号議案

江戸川区が管理する道路の構造の技術的基準に関する条例

右の議案を提出する。

平成二十四年十一月二十九日

提出者 江戸川区長 多田正見

江戸川区が管理する道路の構造の技術的基準に関する条例
(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)第三十条第三項の規定に基づき、江戸川区が管理する道路(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、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。

一 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という。

二 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という。

三 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という。

四 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。

五 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带状の車道の部分(副道を除く。)をいう。

- 六 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。
- 七 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。
- 八 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。
- 九 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。
- 十 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带状の道路の部分をいう。
- 十一 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带状の車道の部分をいう。
- 十二 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带状の道路の部分
をいう。
- 十三 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带状の中央帯又は路肩の部分をいう。

十四 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の部分をいう。

十五 軌道敷 専ら路面電車（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第十三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。

十六 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。

十七 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により区画して設けられる帯状の道路の部分をいう。

十八 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、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路に設けられるものをいう。

十九 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。

二十 地方部 都市部以外の地域をいう。

二十一 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

2

道路は、次の表に定めるところにより第一級から第四級までに、それぞれ区

その他の道路	高速自動車国道及び自動車専用道路	道路の存する地域
	道路又はその他の道路の別	
第三種	第一種	地方部
第四種	第二種	都市部

(道路の区分)

の発展の動向、将来の自動車交通の状況等を勘案して、江戸川区規則（以下「規則」という。）で定めるところにより、当該道路の新設又は改築に関する計画を策定する者で、江戸川区が定める自動車の日交通量をいう。

二十二 設計速度 道路の設計の基礎とする自動車の速度をいう。

二十三 視距 車線（車線を有しない道路にあつては、車道。以下この号において同じ。）の中心線上・二メートルの高さから当該車線の中心線上にある高さ十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。

第三条 道路は、次に掲げる道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号。以下「令」という。）第三条第一項の表に定めるところにより、第四種とする。

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、該当する級が第四級である場合を除き、該当する級の一级下の級に区分することができる。

区分	計画交通量（単位一日につき台）
第一級	一〇、〇〇〇以上
第二級	四、〇〇〇以上 一〇、〇〇〇未満
第三級	五〇〇以上 四、〇〇〇未満
第四級	五〇〇未満

3 前項の規定による区分は、当該道路の交通の状況を考慮して行うものとする。

4 第一級から第三級までの道路（高架の道路その他の自動車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、当該道路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することができ道路があるときは、小型自動車等及び歩行者又は自転車のみの通行の用に供する道路とすることができる。

5 第一級から第三級までの道路について、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、

小型自動車等のみの通行の用に供する車線を設けようとするときは、当該車線に係る道路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 道路は、小型道路（第四項に規定する小型自動車等（第一級から第三級までの道路にあつては、小型自動車等及び歩行者又は自転車）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）

第四条 車道（副道、停車帯その他規則で定める部分を除く。）は、車線により構成されるものとする。ただし、第四級の道路にあつては、この限りでない。

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（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	設計基準交通量（単位 一日につき台）
第一級	一一、〇〇〇
第二級	一〇、〇〇〇

第三級	九、〇〇〇
交差点の多い道路については、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（第四級の道路を除く。）の車線の数は四以上（交通の状況により必要がある場合を除き、二の倍数）とし、当該道路の区分に応じ、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って定めるものとする。

区分	一車線当たりの設計基準交通量（単位 一日につき台）
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、第一級の普通道路にあっては、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。

第二級及び第三級		第一級		区分
		小型道路	普通道路	
小型道路	普通道路	小型道路	普通道路	車線の幅員（単位メートル）
二・七五	三	二・七五	三・二五	

5 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三十三条の規定により車道に狭窄部さくさくを設ける場合においては、三メートルとすることができ。

（車線の分離等）

5 第五条 車線の数が四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は、往復の方向別に分離するものとする。

4 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、一メートル以上とするものとする。

2 中央帯には、側帯を設けるものとする。

1 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、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）

第六条 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）

第七条 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 路肩の幅員は、〇・五メートル以上とするものとする。

3 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。

4 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。

5 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、第二項に規定す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)

第八条 第一級から第三級までの道路には、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又は沿道の状況、停車需要等を勘案し、安全かつ円滑な車両通行の妨げとならな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。

(軌道敷)

第九条 軌道敷の幅員は、軌道の単線又は複線の別に応じ、次の表の下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		三
複線		六

(自転車道)

第十条 自動車及び自転車の交通量が多い道路には、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道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い道路（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、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）

第十一条 自動車の交通量が多い道路（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三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・五メートルを標準として加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、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）

第十二条 第一級から第三級までの道路（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、その幅員を縮小することができ。

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・五メートルを標準として加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、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)

第十三条 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)

第十四条 第一級及び第二級の道路には、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、一・五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、その幅員を縮小することができ。

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确实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)

第十五条 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	二〇
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）

第十六条 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。）又は第三十三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）

第十七条 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）
	二〇	三〇	四〇	五〇	六〇	
				一〇〇	一五〇	
	一五	三〇	六〇			五〇
				八〇	一二〇	

（曲線部の片勾配）

第十八条 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、当該道路の設計速度、曲線半径、地形の状況等を勘案し、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、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）

第十九条 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)

第二十条 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)	二〇	三〇	四〇	五〇	六〇	緩和区間の長さ(単位 メートル)	二〇	二五	三五	四〇	五〇
-----------------------	----	----	----	----	----	------------------	----	----	----	----	----

(視距等)

第二十一条 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）
二〇		二〇
三〇		三〇
四〇		四〇
五〇		五五
六〇		七五

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、自動車が増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）

第二十二条 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。

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）
----	-----------------------	----------------

小型道路					普通道路				
二〇	三〇	四〇	五〇	六〇	二〇	三〇	四〇	五〇	六〇
—	—	—	九	八	九	八	七	六	五
					—	—	九	八	七

(登坂車線)

第二十三条 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)

第二十四条 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、

3

上とするものとする。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

二〇		三〇		四〇		五〇		六〇		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）
凹型曲線	凸型曲線	凹型曲線	凸型曲線	凹型曲線	凸型曲線	凹型曲線	凸型曲線	凹型曲線	凸型曲線			
一〇〇	一〇〇	二五〇	二五〇	四五〇	四五〇	七〇〇	八〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇			
								一、〇〇〇	一、四〇〇			

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一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）	縦断曲線の長さ（単位 メートル）
二〇	三〇	四〇	五〇	六〇			
二〇	二五	三五	四〇	五〇			

（舗装）

第二十五条 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 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、自動車の交通の状況等を勘案して構造を定めるものとする。

4 歩道の舗装は、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（以下「透水機能を有した構造」という。）を標準とするものとする。

（横断勾配）

第二十六条 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、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、透水機能を有した構造の舗装としない場合又は構造、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、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 透水機能を有した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

（合成勾配）

第二十七条 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	
四〇	一一・五
三〇	
二〇	

（排水施設）

第二十八条 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。

（平面交差又は接続）

第二十九条 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、第一級の普通道路にあつては三メートルまで、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、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）

第三十条 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、第四条から第七条まで、第十五条、第十七条、第十八条、第二十条から第二十二條まで、第二十四条及び第二十七條並びに令第十二條の規定は、適用しない。

（鉄道等との平面交差）

第三十一条 道路が鉄道又は軌道法（大正十年法律第七十六号）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	一〇〇
五〇以上七〇未満	一六〇
七〇以上八〇未満	二〇〇
八〇以上九〇未満	二三〇
九〇以上一〇〇未満	二六〇
一〇〇以上一一〇未満	三〇〇
一一〇以上	三五〇

(交通安全施設)

第三十二条 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規則で定めるものを設けるものとする。

(凸部、狭窄部等)

第三十三条 第四級の道路には、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)

第三十四条 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)

第三十五条 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)

第三十六条 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)

第三十七条 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）

第三十八条 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の構造の基準に関し必要な事項は、規則で定める。

（附帯工事等の特例）

第三十九条 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、第四条から前条までの規定（第七条、第十五条、第十六条、第二十六条、第二十八条、第三十二条及び第三十六条を除く。）並びに令第四条、第十二条、第三十五条第二項及び第三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。

（小区間改築の場合の特例）

第四十条 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、第四条、第五条第三項から第五項まで、第六条、

第八条、第九条、第十条第三項、第十一条第二項及び第三項、第十二条第三項及び第四項、第十四条第二項及び第三項、第十七条から第二十四条まで、第二十五条第三項並びに第二十七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こと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四条、第五条第三項から第五項まで、第六条、第七条第二項、第八条、第九条、第十条第三項、第十条第二項及び第三項、第十二条第三項及び第四項、第十四条第二項及び第三項、第二十一条第一項、第二十三条第二項、第二十五条第三項、次条第一項及び第二項並びに第四十二条第一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こと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）

第四十一条 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、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ぬ。

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、第十三条を除く。）並びに令第四条、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）

第四十二条 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、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ぬ。

4 歩行者専用道路については、第三条から第十二条まで、第十四条から第三十条まで及び第四十条第一項並びに令第四条、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。

付 則

(施行期日)

1 この条例は、平成二十五年四月一日から施行する。

(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の構造の技術的基準については、なお従前の例による。

(説明)

道路法（昭和二十七年法律第百八十号）の改正に伴い、江戸川区が管理する道路の構造の一般的技術的基準について定める必要があるので、本案を提出いたします。