

第2編 道路幅員

第2編 道路幅員 目 次

1. まえがき	2-1
2. 適用範囲	2-1
3. 横断面の構成	2-2
3.1 基本的な考え方	2-2
3.2 道路の区分	2-3
3.3 横断面の構成要素とその組合せ	2-6
3.4 車線数の決定	2-8
3.5 構成要素幅員	2-9
3.6 歩道等の幅員	2-12
4. 幅員設定例	2-17
5. 自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定	2-22
5.1 自転車通行帯の設置に関する整備形態の選定	2-23
5.2 空間再配分の検討例	2-23
6. 立体交差部の幅員について	2-26
6.1 道路と立体交差する場合	2-26
6.2 鉄道及び河川と立体交差する場合	2-26
7. 多車線道路の整備計画	2-27
7.1 整備計画の基本方針	2-27
7.2 多車線道路の暫定整備計画	2-27
8. 1.5車線の道路整備について	2-28
8.1 背景・目的	2-28
8.2 整備基本方針	2-28
8.3 1車線整備区間の選定要件	2-29
8.4 1車線整備の具体方針	2-29
8.5 将来2車線整備が必要な箇所における暫定整備（待避所設置）区間の選定要件	2-30
8.6 将来2車線整備が必要な箇所における暫定整備（待避所設置）の具体方針	2-30
9. 都市計画決定済道路の取扱いについて	2-34

第2編 道路幅員

1. まえがき

道路幅員については、平成7年「手引き」において道路構造令を基本とした中で、標準幅員（主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路の分類による標準化）が図られ運用されてきた。しかし、その後、人と自転車の接触等による交通事故の増加、バリアフリー化への要請、CO2排出量の削減のための自転車・徒歩への転換の推進に対する要請が高まる中、平成13年4月に道路構造令の一部が改正され、自転車道、自転車歩行者道及び歩道の設置要件等の変更が行われたことに伴って道路幅員が多様化し、標準幅員での対応が困難となってきた。このため、平成16年「手引き」においては、各横断構成要素の積み上げによる幅員設定の考え方を導入するとともに、従来用いられてきた道路の分類及び地域区分による標準幅員の設定方法を取りやめ、実務における利便性を考慮し、道路の区分（種級区分）により幅員構成を設定する考え方に転換された。

また、平成23年の改訂では、道路の区分（種級区分）による幅員構成の設定を基本としつつ、幅員構成要素の考え方、多車線道路の暫定整備の幅員構成の考え方等に関する説明を拡充した。その後、令和2年3月に愛知県の「道路構造の技術的基準を定める条例」が改正され、新たに規定された「自転車通行帯」の運用を定めるため、令和3年3月に部分改訂を行った。今回の改訂は、令和6年6月に改訂された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和6年6月、国土交通省道路局・警察庁交通局）の内容を踏まえ、内容を拡充したものである。

2. 適用範囲

本編は、道路構造令第3条に定める第3種及び第4種の道路のうち、駅前通り、シンボルロード、などの特殊なものを除く、一般国道及び県道を新設または改築する場合に適用するものとする。また、幹線的な市町村道を新設または改築する場合にも適用することができる。ただし、地域、地形の状況、その他特別な理由によりやむを得ない場合には、この限りではない。

〔解 説〕

道路構造令第3条に定める第1種、第2種の高速自動車国道、自動車専用道路には適用しないものとする。また、ここでのいう幹線的な市町村道とは、市町村道のうち地域の幹線となる道路で、一般には、幹線市町村道（一級及び二級市町村道）及び都市計画法施行規則第7条の幹線街路をいう。

ただし、高架の道路、歩道等を本線から分離する道路、または、地域、地形、その他特別な理由によりやむを得ない場合については、この限りではない。

その他特別な理由によりやむを得ない場合とは、次のような場合である。

- (1) 堆雪余裕幅が必要な場合。
- (2) 歩行者、自転車利用者が特に多い地域で、より広い歩道等が必要な場合。
- (3) 都市部以外の地域で良好な住居環境を保全するため環境施設帯が必要となる場合。（広幅員の植樹帯が必要な場合）
- (4) 山地部等で登坂車線が必要な場合。
- (5) 従来の規格で改良が進み、その残区間を新幅員で施行することが実情に合わない判断される場合⁽¹⁾は、従来の規格で施工することができる。

注⁽¹⁾ ・残区間の延長は、路線の改良状況等を勘案して概ね2km以下とする。

注⁽¹⁾ ・改良の残区間が2km以上の場合でも、用地買収済等のため、新幅員に変更することが困難な場合は、従来の規格で施行することができる。

なお、都市計画決定済の道路に対する取り扱いは、**9. 都市計画決定済道路の取扱いについて** によるものとする。

3. 横断面の構成

3.1 基本的な考え方

横断面構成の決定には、図 3.1 に示すフローによることを基本とする。

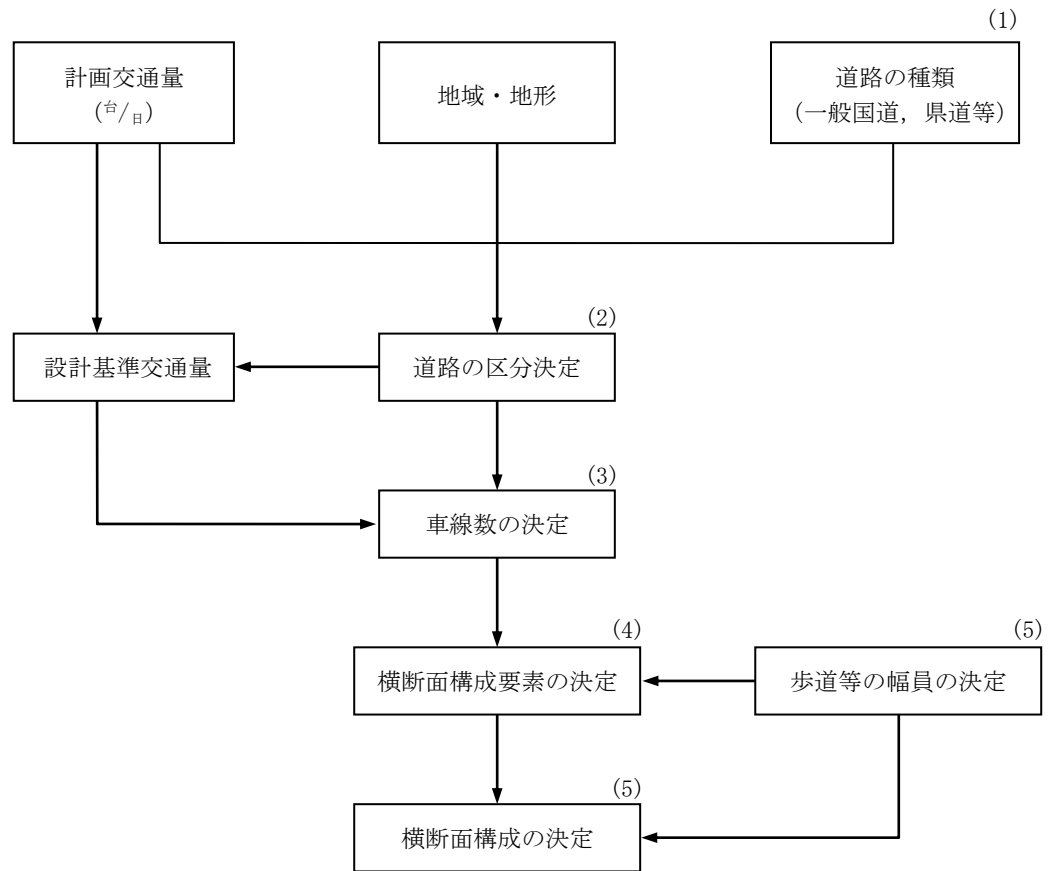


図 3.1 横断面構成決定フロー

〔解 説〕

- (1) 対象路線の計画交通量(台/日)，存する地域(都市部，地方部)及び地形(平地部，山地部)，並びに，道路の種類(一般国道，県道等)から道路の区分(○種○級)を決定するものとする。なお，計画交通量は，パーセントリッップ調査及び道路交通センサス等による推計交通量を基に設定することを基本とするが，やむを得ない場合，周辺の現況交通量及び同等路線の現況交通量等を参考に設定することができる。
- (2) 計画交通量(台/日)と各道路の区分ごとに定められている設計基準交通量(台/日)とから，車線の数を決めるものとする。
- (3) 道路の区分(○種○級)，車線数及び歩道等の幅員から，必要とする横断面構成要素を決定するものとする。
- (4) 歩道等を除く各要素の必要幅員を道路の区分(○種○級)より設定し，歩道等の幅員と合計することで，横断面構成を決定するものとする。
- (5) 図 3.7 歩道及び自転車歩行者道，自転車道等のフローを基に，別途，歩道等の幅員を決定するものとする。

3.2 道路の区分

(1) 道路の区分決定

本書においては、**3.1 基本的な考え方**に述べたとおり、道路の区分により幅員構成を定めるものとする。

道路の区分は、**表 3.1**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。ただし、種別の決定にあたっては、主たる地域の沿道状況に配慮するものとし、また、路線の連続性にも配慮するものとする。

表 3.1 道路の種別表

道路の存する地域 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	地 方 部	都 市 部
	第 1 種	第 2 種
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

詳細は、道路構造令の解説と運用、P4、令和3年3月、(公社)日本道路協会を参照のこと。

このうち、本書の適用範囲となる第3種及び第4種の道路については、さらに計画交通量及び道路の存する地域の地形に応じて**表 3.3**のとおり級別に区分するものとする。ただし、地形状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、第3種5級または第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。8. 1.5車線の道路整備について も参照すること。

表 3.2 第3種及び第4種道路の級別表

第3種の道路

計画交通量 (単位 1日につき台) 道路の存する 道路の種類 地域の地形		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

第4種の道路

計画交通量 (単位 1日につき台) 道路の種類	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
一 般 国 道	第 1 級		第 2 級	
都 道 府 県 道	第1級	第2級	第 3 級	
市 町 村 道	第1級	第2級	第3級	第4級

詳細は、道路構造令の解説と運用、P5、令和3年3月、(公社)日本道路協会を参照のこと。

ただし、第3種第1級の採用にあたっては、ネットワーク上での位置付けに留意が必要であり、事業課と相談するものとする。

(2) 地域区分

地域区分は、以下のとおりとする。

表 3.3 地域区分

地域区分		沿道土地利用状況
都市部	A地域	都市部にあって良好な住居環境を保全すべき地域
	B地域	A地域以外の都市部の地域
地方部	C地域	地方部にあって沿道に集落等があるか、または将来その形成が見込まれる地域
	D地域	C地域以外の地方部の地域

(a) 都市部、地方部の区分は次のとおりとする。

- | | | |
|---|-----|---------------------------------------|
| { | 都市部 | (イ) 都市計画区域のうち市街化区域 |
| | | (ロ) 都市計画区域のうち市街化調整区域であっても、人口の集中している区域 |
| | 地方部 | 都市部以外の地域 |

(b) A, B, C, D地域の区分は次のとおりとする。

- | | | |
|---|-----|--|
| { | A地域 | 都市部にあって第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域及び住宅の立地状況、その他土地利用の実情を勘案し、良好な住居環境を保全する必要があると認められる地域をいう。 |
| | B地域 | 都市部にあってA地域以外の地域。 |
| | C地域 | 地方部にあって沿道の集落等からの歩行者、自転車交通の発生が見込まれる地域、もしくは集落等の形成がなくても、家屋等が点在し、歩行者、自転車交通の発生がある程度見込まれる地域。 |
| | D地域 | 地方部にあってC地域以外の地域。 |

(3) 参考：従来の道路の分類

「H7 手引き」では、「道路の標準幅員に関する基準(案)，昭和 50 年 7 月，建設省通達」を基に，道路の分類に応じた標準幅員を適用していた。参考までに，道路の分類を下に示す。

- ・ 主要幹線道路

主として地方生活圏及び大都市圏内の骨格となると共に，高速自動車国道を補完して生活圏相互を連絡する道路をいう。
- ・ 幹線道路

地方部にあっては，主として地方生活圏内の二次生活圏の骨格となると共に，主要幹線道路を補完して，二次生活圏相互を連絡する道路をいう。

都市部にあっては，その骨格及び近隣住区の外郭となる道路をいう。
- ・ 補助幹線道路

地方部にあっては，主として地方生活圏内の一次生活圏の骨格となると共に，幹線道路を補完し，一次生活圏相互を連絡する道路をいう。

都市部にあっては，近隣住区内の幹線となる道路をいう。

地方生活圏…ある程度の大きさをもった都市を中心として，いくつかの二次生活圏から構成される地域をいう。

二次生活圏…大きな買物ができる商店街，専門医をもつ病院，高等学校などがかなり広範囲の利用圏をもつ都市を中心に一次生活圏をいくつかその中に含む地域をいう。

一次生活圏…役場，診療所，中学校などの基本的な公共施設が集まっていて，それらのサービスが及ぶ地域をいう。

近 隣 住 区…一般に一つの小学校区を形成する人口 8,000～10,000 人程度の住区をいう。

参考までに，この手引きで幅員設定に用いる道路の区分(○種○級)と，これまでに用いられてきた道路の分類及び地域区分との関係を表すと，表 3.4 のとおりとなる。

表 3.4 道路の区分と道路の分類及び地域区分との概ねの関係（参考）

地域区分 道路分類	都市部		地方部	
	A 地域	B 地域	C 地域	D 地域
主要幹線道路	4 種 1 級		3 種 1 級， 3 種 2 級	
幹線道路	4 種 1 級， 4 種 2 級		3 種 2 級	
補助幹線道路	4 種 2 級， 4 種 3 級		3 種 3 級， 3 種 4 級	

3.3 横断面の構成要素とその組合せ

横断面の構成要素は次のとおりである。

- (1) 車道（車線等によって構成される道路の部分）
- (2) 車線
- (3) 自転車通行帯
- (4) 中央帯
- (5) 路肩
- (6) 側帯
- (7) 停車帯（車道の一部）
- (8) 植樹帯
- (9) 路上施設帯
- (10) 歩道
- (11) 自転車歩行者道
- (12) 自転車道
- (13) 副道（車道の一部）

【解 説】

横断面の構成要素とその組合せの例を図示すると、**図 3.2** のとおりとなる。

各々の構成要素の標準的な幅員及び幅員の縮小や省略についての規定は、**3.5 構成要素幅員** を参照するものとする。

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、まず中央帯、植樹帯、路肩及び停車帯の中で縮小を行い、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、自転車歩行者道及び歩道の縮小については、自転車や歩行者の交通を考慮し、車道部とは別途に判断しなければならない。

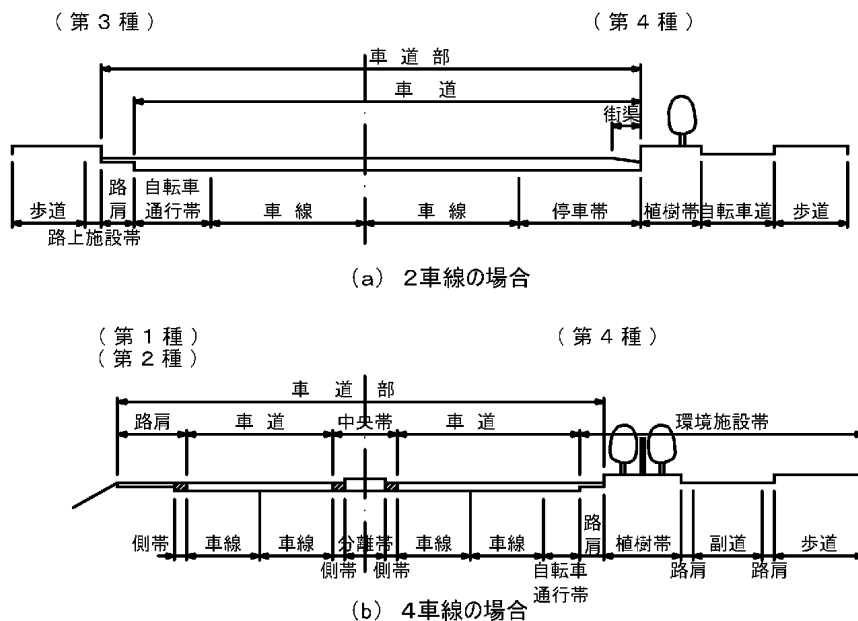


図 3.2 横断面の構成要素とその組合せ

詳細は、道路構造令の解説と運用，P193，令和3年3月，（公社）日本道路協会を参照のこと。

なお、各用語の定義は次のとおりである。

- 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。
- 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帯状の車道の部分（副道を除く。）をいう。
- 自転車通行帯：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。
- 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帯状の道路の部分
- をいう。
- 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帯状の道路の部分
- をいう。
- 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帯状の中央帯又は路肩の部分
- をいう。
- 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。
- 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さく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。
- 路 上 施 設 帯：道路の附属物（共同溝を除く。）の設置に供するために、歩道、自転車道、自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分
- をいう。
- 歩 道：専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさく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
- をいう。
- 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、縁石線又はさく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
- をいう。
- 自 転 車 道：専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさく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
- をいう。
- 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帯状の車道の部分をいう。

詳細は、道路構造令の解説と運用、P51, 195, 令和3年3月、(公社)日本道路協会を参照のこと。

3.4 車線数の決定

(1) 2車線道路

道路の区分（○種○級）及び地形が表 3.5 にあり、かつ、その計画交通量が同表の2車線当たりの設計基準交通量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。）の数は2とする。

(2) 多車線道路

(1)以外の道路の車線数は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）とする。ただし、往復の方向別の交通量に特に差があるなど交通の状況により必要がある場合は奇数車線とすることができる。

4車線以上の道路の車線数は、当該道路の計画交通量を表 3.5 の1車線当たりの設計基準交通量で除した値から決定するものとする。ただし、あくまでも目安値とし、将来的に交通量の増大が見込まれる場合や、バス専用レーンが設置される場合については、車線数を増やすなど、当該路線の性格、サービス水準等を勘案し、柔軟に決定を行うものとする。

なお、設計基準交通量については、車線数の決定以外の計画や設計には、用いないのが望ましい。

表 3.5 設計基準交通量

区 分		地 形	設計基準交通量（単位 1日につき台）	
			2車線当たり （2車線道路の場合）	1車線当たり （多車線道路の場合）
第 3 種	第 1 級	平 地 部	—	11,000
	第 2 級	平 地 部	9,000	9,000
		山 地 部	—	7,000
	第 3 級	平 地 部	8,000	8,000
		山 地 部	6,000	6,000
	第 4 級	平 地 部	8,000	—
		山 地 部	6,000	5,000
第 4 種	第 1 級	—	12,000	12,000
	第 2 級	—	10,000	10,000
	第 3 級	—	9,000	10,000
交差点の多い第4種の道路について、2車線道路では0.8を、多車線道路では0.6をそれぞれ掛けた値を設計基準交通量とする。				

車線数は標準的な道路構造と交通条件を想定して定めた日単位の設計基準交通量と、計画交通量（日交通量）との割合によって決定される。しかしながら実際の交通量は地域や路線によってそれぞれの時間変動特性を有し、計画交通量として同じ日交通量であってもピーク時における時間交通量は各々の路線によって異なる。このため、地域や路線の特性に応じた車線数を決定する場合には、当該路線のピーク特性（ピーク係数）、方向特性（重方向率）および大型車混入率を考慮した時間単位の交通量による検証を行う。なお、時間単位の交通量による車線数の検証を行うにあたっては、「道路の交通容量」（（社）日本道路協会）を参考にするとよい。

詳細は、道路構造令の解説と運用、p196～204、令和3年3月、（公社）日本道路協会を参照のこと。

3.5 構成要素幅員

各種級区分の構成要素幅員は、表 3.6 を標準とする。

表 3.6 横断構成要素一覧表

	第4種			第3種			
	第1級	第2級	第3級	第1級	第2級	第3級	第4級
車 線	3.25m (3.5m ^{※1})	3.0m	3.0m	3.5m	3.25m (3.5m ^{※1})	3.0m	2.75m
自転車通行帯	必要がある場合においては、1.5m ^{※2} を標準として設置						
中央帯 ^{※3}	2.0m ^{※4}			1.75m			
左側路肩	0.5m			1.25m ^{※5} (交差点部 0.75m)	0.75m ^{※4}		
停車帯	交差点を除く箇所に 1.5mを標準として設置			—			
植樹帯 ^{※6}	1.5mを標準 として設置 ^{※7}		必要がある場合 ^{※8} においては、1.5mを標準として設置				
歩道等 ^{※9}	歩道等の幅員（路上施設帯や植樹帯を除く有効幅員）は下のとおりとする。 自 転 車 道：2.0m 自転車歩行者道：4.0m（歩行者の交通量が多い道路） ：3.0m（その他の道路） 歩 道：3.5m（歩行者の交通量が多い道路） ：2.0m（その他の道路）						

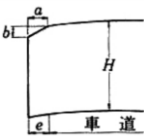
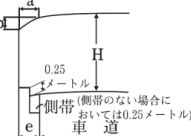
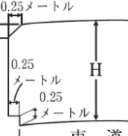
(1)	(2)	(3)
車道に接続して路肩を設ける道路の車道 ((3)に示す部分を除く)	車道に接続して 路肩を設けない 道路の車道((3) に示す部分を除 く)	車道のうち分離帯又 は交通島に係る部 分
歩道又は自転車道等 を有しないトンネル又 は長さ50メートル以上 の橋もしくは効果の道 路以外の道路の車道	歩道又は自転車道 等を有しないトンネ ル又は長さ50メー トル以上の橋もしくは 効果の道路の車道	
		

図 3.3 車道の建築限界

(1) 横断構成要素一覧表における留意事項

※1（車線） 第3種第2級または第4種第1級の道路は、交通の状況により必要がある場合は、車線を $W=3.5m$ とすることができる。

- ・第3種第1級の道路に接続する第4種第1級の道路
- ・主要幹線に相当する第3種第2級または第4種第1級の道路
- ・大型車交通量が多くその混入率が概ね30%を超える場合

※2（自転車通行帯） 自転車通行帯の幅員は、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、1.0mまで縮小することができる。

※3（中央帯） 車線の数が4以上である場合や、車線を往復の方向別に分離する必要がある場合などに設置するものとする。

- ※4（中央帯） 道路構造令では、最低幅員として 1.0m と規定されているが、本書では植栽等を考慮した施設帯幅員として 1.0m を確保することを基本に、第4種の道路の中央帯幅員は 2.0m を標準とする。ただし、第4種第3級の中央帯幅員については、別途、事業課と相談するものとする。
- ※5（左側路肩） 橋梁部及びトンネル部については別途定めるものとし、下記(3)、(4)を参照するものとする。
なお、自転車道又は自転車歩行者道を設置する場合を除き、左側路肩部分を自転車の通行を想定する場合は、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。
- ※6（植樹帯） 車道部左側についての規定であり、中央帯の規定ではない。
- ※7（植樹帯） 都心部を通過する場合等、沿道土地利用並びに良好な道路交通環境の整備または沿道における良好な生活環境の確保のため特に必要があると認められる場合においては、適切な値とする。下記(7)も参照のこと。なお、植栽を行う道路の選定については、**第7編3 植栽を行う道路の選定**に基づくこと。
- ※8（植樹帯） 「緑の基本計画」などによって定められている場合良好な生活環境を確保する必要がある場合。
- ※9（歩道等） 詳細は、**3.6 歩道等の幅員**を参照するものとする。
- (2) 本書では、道路の種級区分に応じた標準的な幅員設定を示している。したがって地域、地形の状況等により、これによることが適切でない場合はこの限りではない。特に一般国道については事業課と相談することとする。
- (3) 橋梁部の幅員について
- (a) 橋梁部の幅員は、 $L=100\text{m}$ 以上の場合に設定する。なお、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、 $L=100\text{m}$ 以上であっても路肩幅員の縮小を行わないことを基本とする。
 - (b) 50m 未満の橋梁幅員（地覆を除く）は、前後の一般部と同じとする。
 - (c) 50m 以上 100m 未満については、植樹帯幅は削除するが、走行性・安全性等考慮し、左側路肩の幅員は前後の一般部と同じとする
- (4) トンネル部の幅員について
- (a) トンネル部の幅員は、 $L=50\text{m}$ 以上の場合に設定する。なお、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、 $L=50\text{m}$ 以上であっても路肩幅員の縮小を行わないことを基本とする。
 - (b) 50m 未満については、走行性・安全性等を考慮し、左側路肩の幅員は前後の一般部と同じとする。
 - (c) トンネル断面の監視員通路（S）は、0.75m を標準とする。
- (5) 一般部と橋梁部・トンネル部で路肩幅員が異なる場合は、一般部側で適切なすりつけを行う様留意する
- (6) 当該道路がバス路線、またはバス路線計画のある場合には、バス停車帯の設置を検討するものとし、バス停車帯の設置位置及び構造については、第6編交通安全4. バス停車帯を参照するものとする。
- (7) 環境施設帯の設置については、下記を参考にして個別に検討するものとする。
- (a) 以下のいずれかに該当する道路を対象とする。
 - ・一般国道または都道府県道（指定市の市道を含む。）
 - ・都市計画法施行規則第7条第1項第1号に規定する自動車専用道路または幹線街路（主として通過交通に供するものに限る。）
 - (b) 沿道の土地利用については、以下のいずれかに該当する地域が対象となる。
 - ・第1種低層及び中高層住居専用地域
 - ・第2種低層及び中高層住居専用地域
 - ・その他の地域で沿道の住宅の立地条件その他土地利用の実情を勘案し、良好な住居環境を保全する必要があると認められる地域
 - (c) 断面構成については、当該道路の性格、交通状況、土地利用状況を勘案のうえ、決定するものとする。
 - ・一般平面道路及び単独の高架道路では、沿道の生活環境を保全するため、車道と民地との間を離すことにより距離減衰の効果を考慮して、道路の各側の車道端から 10m の環境施設帯を設ける。

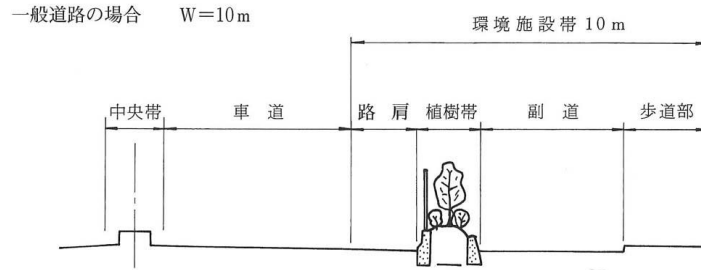


図 3.4 環境施設帯（一般道路の場合）

- ・自動車専用道路で道路の構造が盛土、切土または他の道路の上部に設けられる高架構造で、かつ夜間に相当の重交通が見込まれる場合には、交通状況ならびに遮音壁等の施設の設置幅を考慮して道路の各側端から幅 20m の環境施設帯を設ける。

自動車専用道路等の場合 W=20m

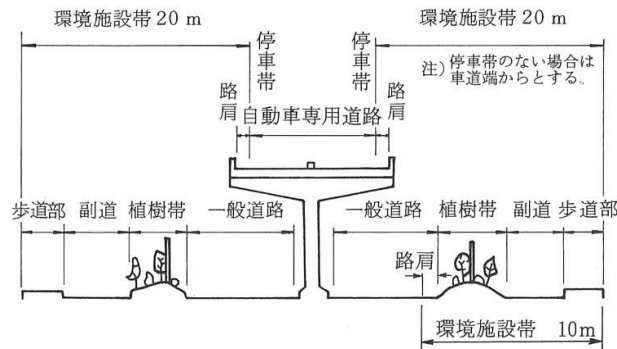


図 3.5 環境施設帯（自動車専用道路等の場合）

詳細は、道路構造令の解説と運用、p294～295、令和 3 年 3 月、（公社）日本道路協会を参照のこと。

(8) 歩行者利便増進道路について

- ・歩行者利便増進道路に指定された道路の歩道等においては、歩行者の利便増進を図る空間に必要な幅員に加え、3.6（歩道等の幅員）による有効幅員を確保すること。

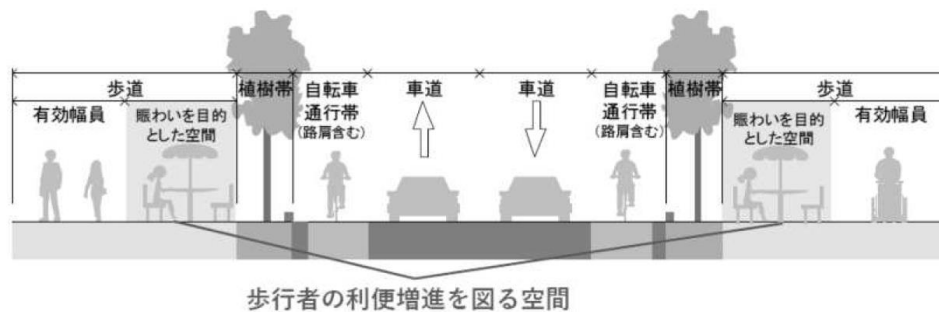
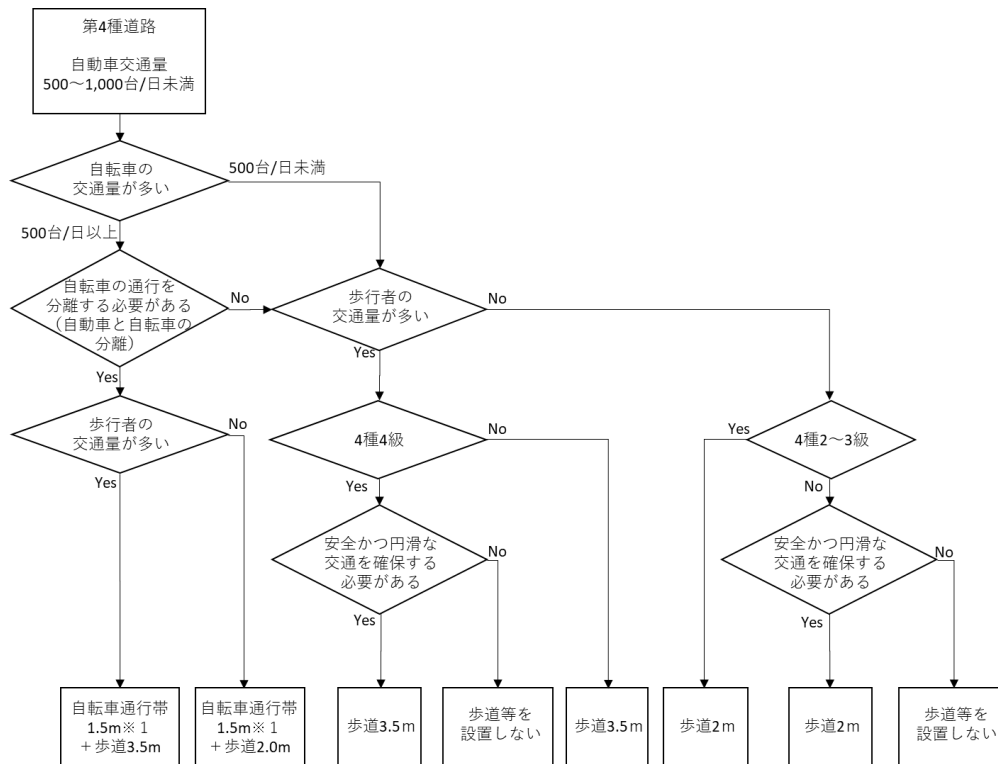


図 3.6 歩行者利便増進道路

(9) 付加車線を設ける箇所の直線車線の幅員については、第 3 編 7. 平面交差点付近の横断構成を参照のこと。

3.6 歩道等の幅員

歩道等の有効幅員については、図 3.7 によることを基本とする。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は、この限りでない。



※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。

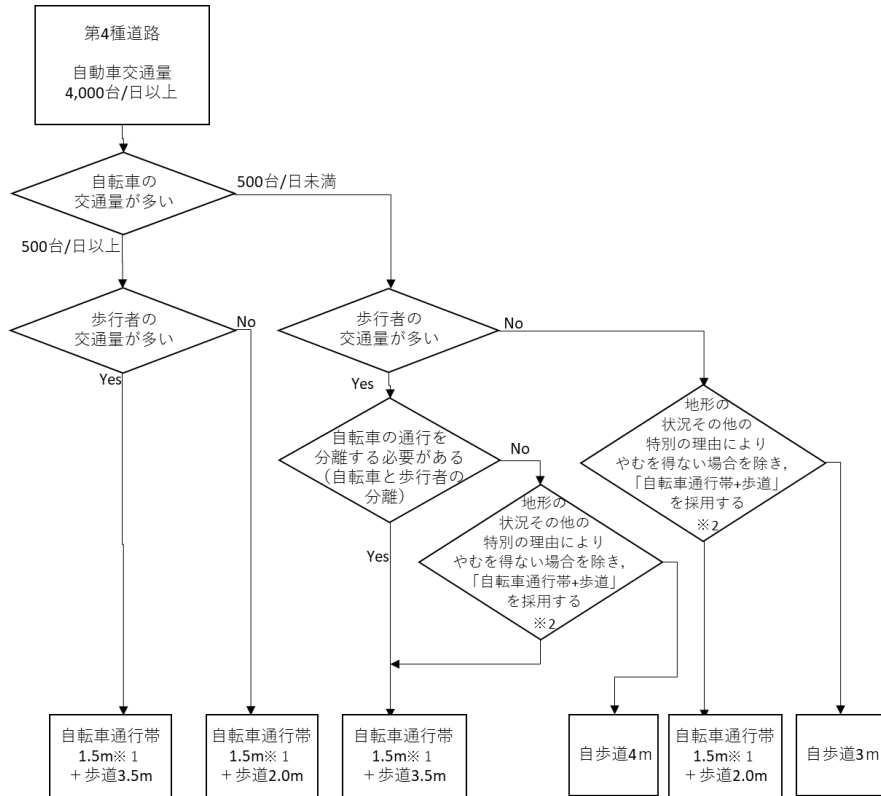
(a1) 4 種道路（自動車交通量 500～1,000 台/日未満）の場合



※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。

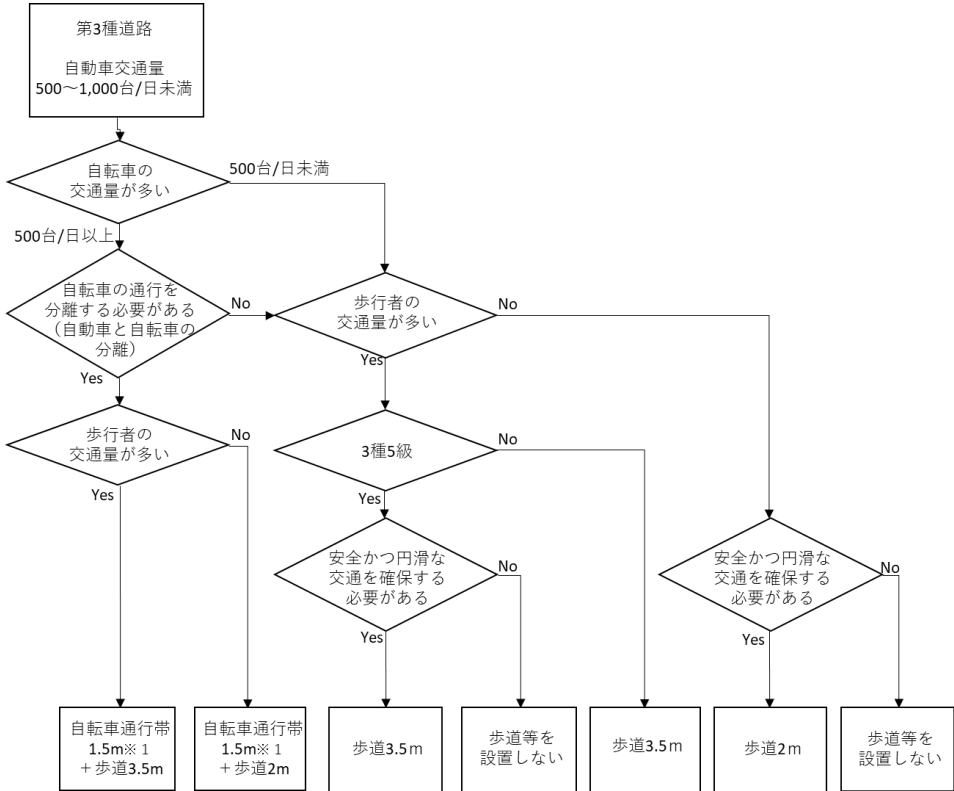
※2 具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

(a2) 4 種道路（自動車交通量 1,000 以上 4,000 台/日未満）の場合



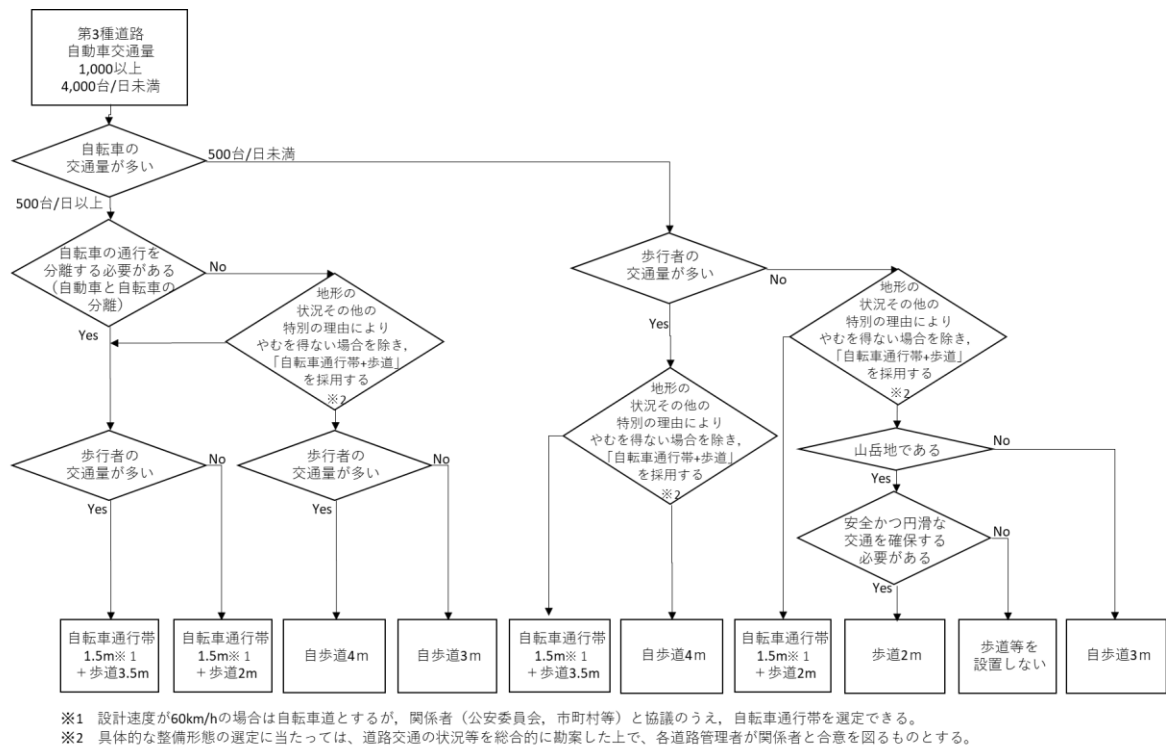
※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。
 ※2 具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

(a3) 4 種道路（自動車交通量 4,000 台/日以上）の場合

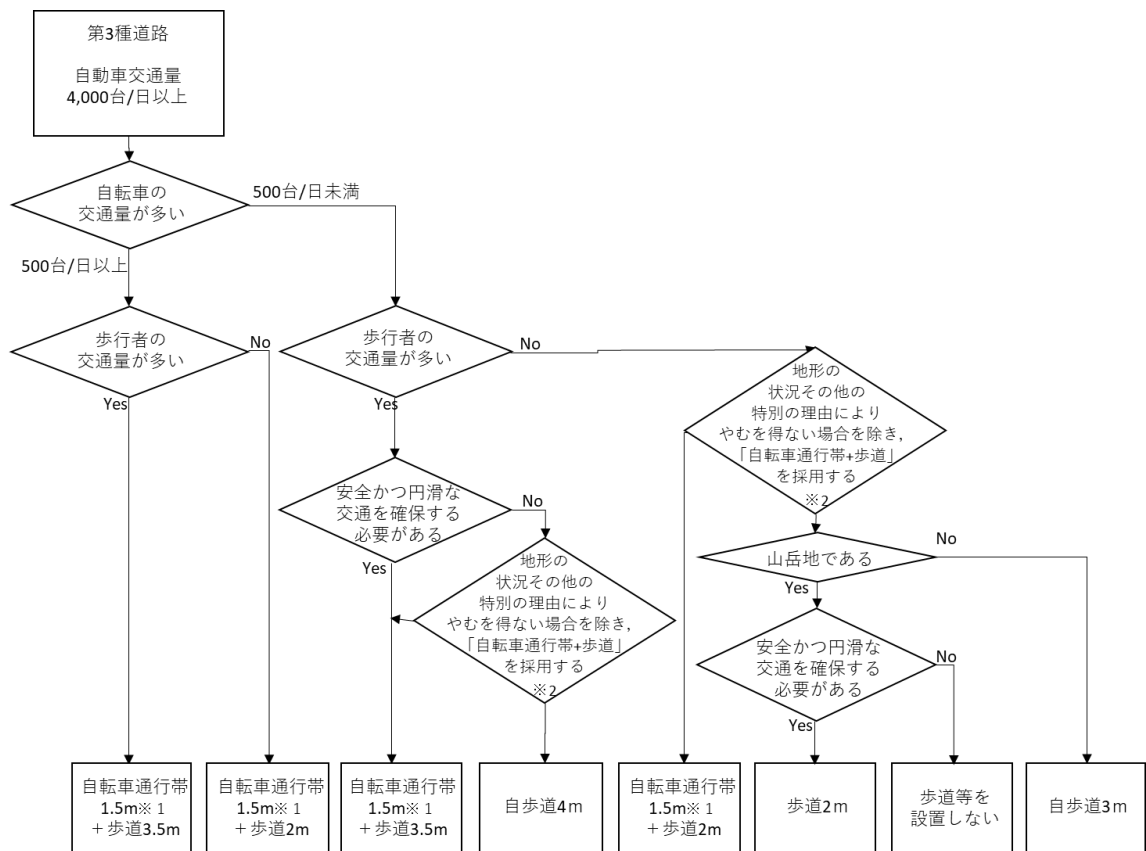


※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。

(b1) 3 種道路（自動車交通量 500～1,000 台/日未満）の場合



(b2) 3種道路（自動車交通量 1,000 以上 4,000 台/日未満）の場合



(b3) 3種道路（自動車交通量 4,000 台/日以上）の場合

図 3.7 歩道及び自転車歩行者道、自転車道等のフロー

〔解 説〕

- (1) 歩道及び自転車歩行者道、自転車道の幅員については、上記に規定する値以上とする。

ただし、自転車道の幅員は、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、1.5mまで縮小する、もしくは設置しないことができる。自転車道を設置しない場合は、自転車通行帯を設置するものとする。自転車道または自転車通行帯設置の平面形状の詳細については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和6年6月、国土交通省道路局・警察庁交通局）を参照すること。

市街化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、当該区間の歩道の有効幅員を1.5mまで縮小することができる。ただし、歩道の幅員を縮小する場合については、道路維持課と相談するものとする。

- (2) 「交通量が多い」場合とは、目安として以下の値とする。なお、交通量は、現況及び供用後10～20年程度の値を基本とする。

- ・自転車 500 台／日以上
- ・歩行者 500 人／日以上

- (3) 「自転車の通行を分離する必要がある」場合とは、目安として以下のような場合が考えられる。

（自動車と自転車の分離）

- ・設計速度が50km/h以上である場合。
- ・その他、分離する必要があると判断される場合

（自転車と歩行者の分離）

- ・小学校、中学校、高校への通学路、未就学児の移動経路など、子供の移動経路となることが見込まれる場合
- ・社会福祉施設及び老人福祉施設等の利用者が通行する経路となることが見込まれる場合
- ・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、交通が輻輳する可能性がある場合
- ・その他、分離する必要があると判断される場合

- (4) 「安全かつ円滑な交通を確保する必要がある」場合とは、目安として以下のような場合が考えられる。

- ・小学校、中学校、高校への通学路、未就学児の移動経路など、子供の移動経路となることが見込まれる場合
- ・バリアフリー新法に基づく特定経路に当たる場合等、関連事業との整合上、必要がある場合
- ・その他、歩道部の設置が適切であると判断される場合

- (5) 歩道及び自転車歩行者道、自転車道の設置位置は、両側を基本とするが、山岳地及び工業系の市街化区域等において、沿道状況が以下の場合には片側とすることが出来る。

- ・河川に接している場合
- ・急峻な谷地形もしくは山地形と接している場合
- ・その他、沿道利用がほとんど無く、また将来的にも見込まれないと予想される場合

- (6) 「山岳地である」場合とは、急峻地形を有する山が連続している地域をいう。

- (7) 横断歩道橋等または路上施設を設ける場合には、表中の有効幅員に以下の値を加えたものを歩道部幅員とする。

横断歩道橋等を設ける場合	3.0m
ベンチの上屋を設ける場合	2.0m
並木を設ける場合	1.5m
ベンチ設ける場合	1.0m
その他の場合	0.5m

- (8) 「具体的な整備形態の選定にあたっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、関係者と合意を図るものとする」とは、市町村の自転車ネットワーク計画等を考慮した上で市町村と合意することを意図しているが、自転車ネットワーク計画での位置づけがない場合でも、歩行者保護の観点から、安易に自転車歩行者道とせずに「自転車通行帯＋歩道」を検討するものとする。

- (9) 歩道等における有効幅員及び施設帯の設定は、**図 3.8**を基本とする。

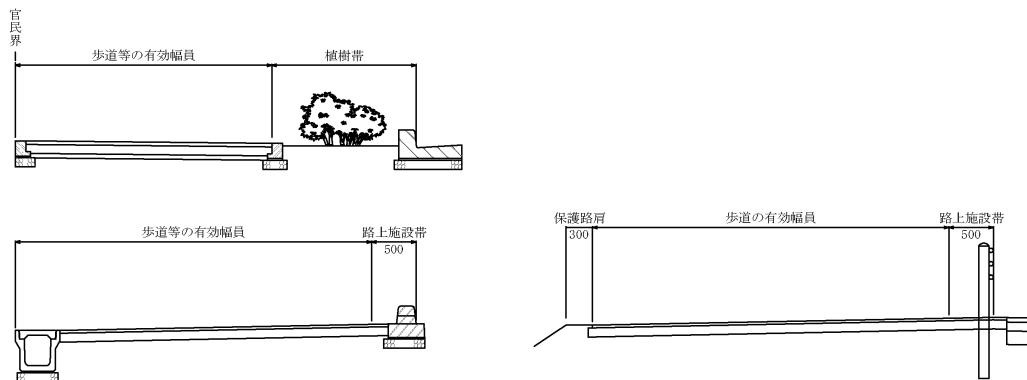


図 3.8 歩道等の有効幅員

ただし、歩道等の総幅を通す観点から**図 3.8**を基本としたが、市街地において歩道を拡幅・設置する際にやむを得ない場合については、路上施設を設置しない場合に限り**図 3.9**に示す考え方としてもよい。詳細は、道路構造令の解説と運用，P261，令和 3 年 3 月，(公社)日本道路協会を参照のこと。

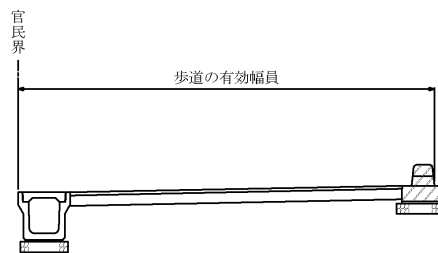


図 3.9 路上施設を設置しない歩道の有効幅員（やむを得ない場合）

- (10) 11 編 4.3 植栽および街路樹にもとづき植栽帯を撤去した場合は、「道路構造令」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和 6 年 6 月，国土交通省道路局・警察庁交通局）を参考にしたうえで幅員の設定をすること。

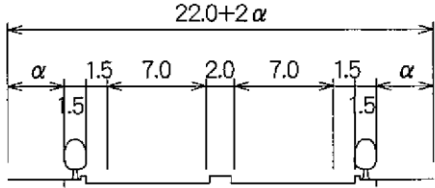
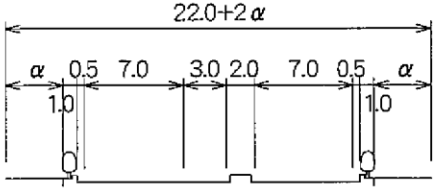
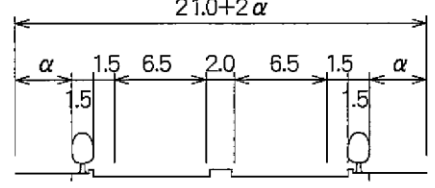
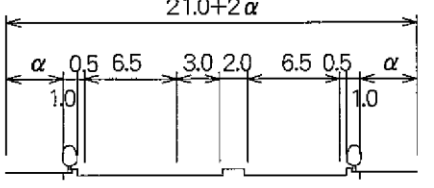
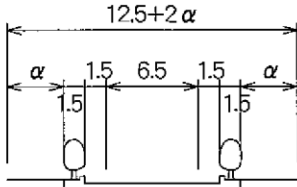
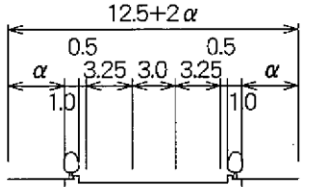
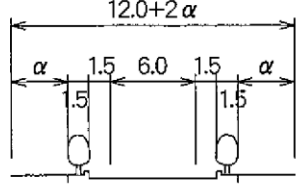
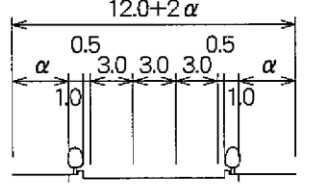
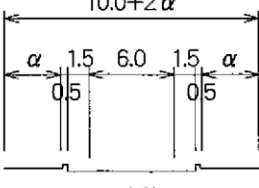
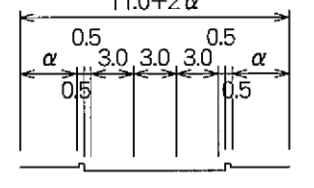
4. 幅員設定例

本書に示す幅員設定例は、以下の(1)～(7)の主旨によるものである。また、その種類は、種級区分、車線幅員及び車線数に応じ、表 4.1 のとおりである。

- (1) 一般部における各横断構成要素の幅員は、**3.5 構成要素幅員**に準じている。
- (2) 第4種の道路は、沿道利用を勘案し停車帯の設置を基本としている。なお、実務にあたっては、対象路線の停車需要に応じ、停車帯設置の適性を検討するものとする。
- (3) 第4種第1級及び第4種第2級の道路では、植樹帯 1.5m を標準として設置している。なお、実務にあたっては、第4種第3級の道路及び第3種の道路についても、**3.5 構成要素幅員**を参考に植樹帯の設置を検討するものとする。
- (4) 歩道等の幅員は、多様であるためここでは α とし、両側設置を標準として表示している。なお、実務にあたっては、**図 3.5**に従って幅員構成及び設置する側を決定するものとする。
- (5) 交差点部の幅員は、第4種の道路では街区形成の機能を考慮し、停車帯幅及び植樹帯幅を活用した中で一般部総幅員と同一を基本としている。ただし、第4種第3級の道路で植樹帯を設置しない場合には、やむを得ず拡幅を行うこととしている。また、第3種の道路では一般部との統一は考慮せず、必要幅としている。
- (6) 橋梁部の幅員は、一般部の幅員に対し、植樹帯幅を削除し、左側路肩の幅員に道路構造令の縮小値を採用している。
- (7) トンネル部の幅員は、一般部の幅員に対し、植樹帯幅を削除し、左側路肩の幅員に道路構造令のトンネル部における縮小値を採用している。なお、4車線の道路では一方向断面を示し、2車線の道路では全断面を示している。
- (8) 自転車通行帯の幅員について、新設の場合は道路構造令に基づき設定した上で公安協議により決定すること。また、既設の場合の再配分は、**5. 自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定**を参考に設定すること。

表 4.1 幅員設定例一覧表

種別	級別	車線数		摘要
4 種	1 級	拡大車線 幅員適用	4 車線	3 種 1 級に接続 する場合
		標準車線 幅員適用	4 車線	
			2 車線	
	2 級	2 車線		
	3 級	2 車線		
3 種	1 級	4 車線		
	2 級	4 車線		
		2 車線		
	3 級	2 車線		
	4 級	2 車線		

	一般部	交差点部
4種1級	 4車線 (拡大車線適用)	
	 4車線	
	 2車線	
4種2級	 2車線	
4種3級	 2車線	

備考

- この図はあくまでも一般的な例であり、実務にあたっては **3. 横断面の構成**を基に幅員構成の検討を行うこと。
- 歩道等の有効幅員 α については、**図 3.7**に従って検討を行い、幅員構成及び設置する側を決定すること。

図 4.1 第4種の道路の幅員設定例（一般部，交差点部）

	橋 梁 部 (L≥100m)	ト ン ネ ル 部 (L≥50m)
4種1級		(一方向断面) S : 監視員通路
		(一方向断面) S : 監視員通路
4種2級		
4種3級		

備考

- この図はあくまでも一般的な例であり、実務にあたっては **3. 横断面の構成**を基に幅員構成の検討を行うこと。
- 歩道等の有効幅員 α については、**図 3.7**に従って検討を行い、幅員構成及び設置する側を決定すること。

図 4.2 第4種の道路の幅員設定例（橋梁部、トンネル差部）

	一 般 部	交 差 点 部
3 種 1 級	4 車線	
3 種 2 級	4 車線	
	2 車線	
3 種 3 級	2 車線	
3 種 4 級	2 車線	

備考

- この図はあくまでも一般的な例であり、実務にあたっては **3. 横断面の構成** を基に幅員構成の検討を行うこと。
- 歩道等の有効幅員 α については、**図 3.7** に従って検討を行い、幅員構成及び設置する側を決定すること。

図 4.3 第3種の道路の幅員設定例（一般部，交差点部）

	橋 梁 部 (L≥100m)	ト ン ネ ル 部 (L≥50m)
3種1級		(一方向断面) S : 監視員通路
3種2級		(一方向断面) S : 監視員通路
3種3級		
3種4級		

備考

- この図はあくまでも一般的な例であり、実務にあたっては **3. 横断面の構成**を基に幅員構成の検討を行うこと。
- 歩道等の有効幅員 α については、**図 3.7**に従って検討を行い、幅員構成及び設置する側を決定すること。

図 4.4 第3種の道路の幅員設定例（橋梁部、トンネル交差部）

5. 自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定

5.1 自転車通行帯の設置に関する整備形態の選定

自転車通行空間を設置する場合の幅員について、新設道路では、自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、P I-9、令和6年6月、国土交通省を参考に、完成形態として、自転車が車道を通行するための道路空間の整備形態（自転車道や自転車専用通行帯）について選定するものとする。

この整備形態は、原則として**3.6 歩道等の幅員**に基づき設計することとするが、公安委員会による規制が必要となることや、取締など運用上の課題があるため、公安委員会と協議を重ねた上で決定することとする。

既設道路の検討に際しては、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、空間再配分により自転車道や自転車専用通行帯の整備が可能かどうか、交通状況に応じて道路構造令で規定する特例規定も含めた最小幅員を考慮して検討するものとする。既設道路において整備の可能性を検討する際の観点を表5.1に示す。

表 5.1 既設道路において整備の可能性を検討する際の観点

項目	自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために 検討する際の観点	関連する 道路構造令の条項
車線幅員	・ 種級区分の見直し（1級下の適用）による幅員の縮小 ・ 交差点付近の車線幅員の縮小 ・ 右折車線・左折車線の幅員の縮小等	第3条第2項 第5条第4項 第27条 第3項、第4項
車線数	・ バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減 ・ 現況交通量などを踏まえた車線の削減	第5条 第2項、第3項
中央帯	・ 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略	第6条 第3項、第4項
路肩	・ 路肩の縮小又は省略	第8条第7項
停車帯	・ 停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略	第9条 第1項、第2項
歩道	・ 自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小	第10条の2 第1項～第4項 第11条 第1項～第5項
歩道に 路上施設を 設ける場合 に必要な幅 員、植樹帯	・ 路上施設の合理的な設置 ・ 沿道施設の緑化状況を踏まえた植樹帯の縮小又は省略 ・ 植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置 (停車帯とする箇所は路上施設を設置しない)	第10条の2第3項 第11条第4項 第11条の4 第1項～第4項

検討項目	自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備のために 検討する際の観点	検討手法
車線数	・ 交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線の削減 ・ 路上駐停車により使われていない車線の削減 ・ 並行道路等と組み合わせた一方通行規制による車線の削減	ミクロシミュレーション 等で検証
速度	・ 規制速度の抑制、信号の調整による速度の抑制	ミクロシミュレーション 等で検証
車両通行帯	・ バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在）	道路交通法第20条 第2項
積雪地域に 存する除雪 を勘案して 定めた道路 の路肩	・ 積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期 以外の活用	道路構造令 第11条の3 第1項～第4項

【適用】安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、P I-12、令和6年6月、国土交通省

5.2 空間再配分の検討例

空間再配分の検討例を、都市部に比較的多い幅員（16m）の道路について、限られた空間の中で、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等に応じて道路構造令の特例規定も考慮し、空間再配分により自転車道や自転車専用通行帯を確保する例を図 5.1 に示す。また、表 5.2 に検討時に参考となる道路構造令の条文の例を示す。16m 以外の幅員についてはガイドラインを参照にすることとするが、それぞれの幅員構成は 3.5 標準幅員構成を参考に整理することとし、事業課と調整すること。なお、道路に求められる機能や安全性その他道路交通の状況によって、縮小又は省略する考え方は異なることに留意するものとする。

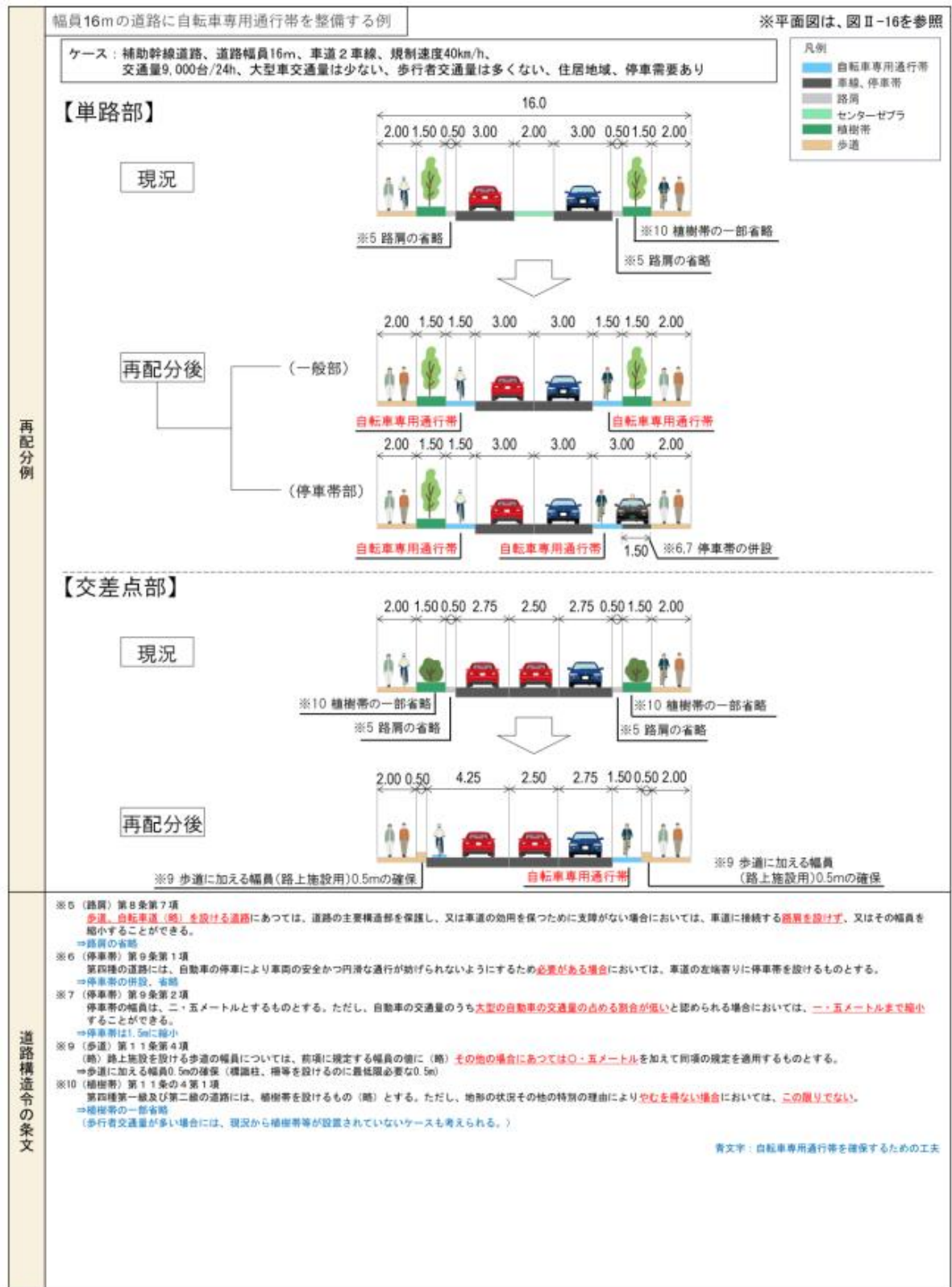


図 5.1 幅員 16m の道路において空間の再配分により自転車専用通行帯を確保する例

【適用】安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン，PI-14，令和6年6月，国土交通省

表 5.2 道路構造令の条文の一例

※1 (道路の区分) 第3条第2項
(略)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、(略)該当する級の級下の級に区分することができる。
(車線等) 第5条第4項
車線(略)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。

区分			車線の幅員(単位 メートル)
第四種	第一級	普通道路	三・二五
	第二級及び第三級		三

※2 (車線) 第5条第3項
(略)車線の数(略) 当該道路の区分(略) 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		一車線当たりの設計基準交通量(単位 一日につき台)
第四種	第一級	一〇、〇〇〇
	第二級	一〇、〇〇〇

※3 (車線の分離等) 第6条第3項
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。

※4 (車線の分離等) 第6条第4項
中央帯の幅員は、(略) 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、(略) 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	(略)	一・七五	一
第四種	(略)	一	

※5 (路肩) 第8条第7項
歩道、自転車道(略)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。

※6 (停車帯) 第9条第1項
第四種の道路には、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。

※7 (停車帯) 第9条第2項
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。

※8 (歩道) 第11条第3項
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。
(自転車歩行者道) 第10条第2項
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。

※9 (歩道) 第11条第4項
(略) 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(略) 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。

※10 (植樹帯) 第11条の4第1項
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(略)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。植樹帯の幅員は、一・五メートルを標準とするものとする。

※11 (植樹帯) 第11条の4第2項
植樹帯の幅員は、一・五メートルを標準とするものとする。

※12 (平面交差又は接続) 第27条第4項
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。

【適用】安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン，PI-13，令和6年6月，国土交通省

6. 立体交差部の幅員について

6.1 道路と立体交差する場合

(1) 高架部（アンダーパスを含む）

車道部の幅員は、当該道路橋梁部と同様とする。また、歩道部については、沿道及び交差道路側への利便性、並びに、高架部自体の経済性を考慮し、高架部には設置せず、連結側道部での設置を基本とする。

(2) 連結側道部

車道部の幅員は、基本的に交差道路側との連結交通量によるものとするが、1車線の場合の最低幅員は、緊急車両が路上駐車車両の横を通行可能な $W=5.5\text{m}$ (Bランプ幅員相当)以上とし、車線と路肩の内訳は一般部の車線幅員を考慮したうえで決定するものとする。また、連結側道に併設する歩道部幅員は、一般部と同様とする。

6.2 鉄道及び河川と立体交差する場合

(1) 高架部（アンダーパスを含む）

高架部には、車道部及び歩道部を設置することを基本とする。また、幅員構成は、当該道路橋梁部の標準幅員と同様を基本とする。

(2) 副道部

本線高架部に歩道を併設する場合は、副道部は一般的に交通量が少ないことから歩車混合を基本とする。また、その最低幅員は、 $W=5.0$ ($0.5+4.0+0.5$) m を標準とする。ただし、当該副道部の交通量が500^台/日を越えると予想される場合には、歩道部の設置及び車道幅員について、別途検討を行うものとする。

また、必要に応じ、鉄道交差部の直近において、副道部と高架歩道部とを接続する斜路付階段などの設置も考慮するほうがよい。なお、副道部と高架部との分合流部には横断歩道を設置する必要があるため、歩道部利用者への安全性には十分に配慮しなければならない。

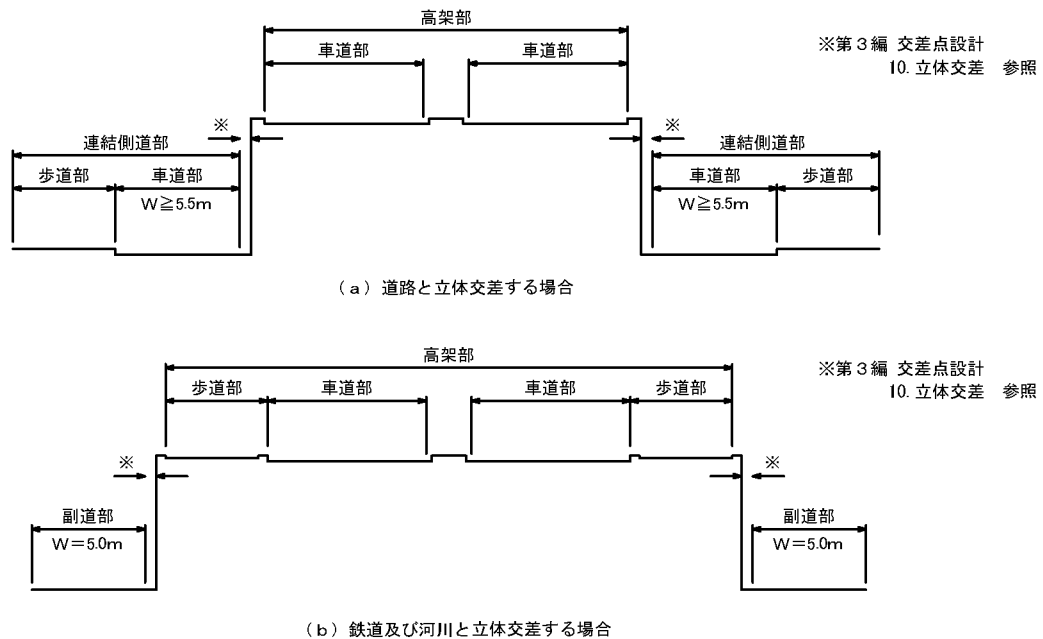


図 6.1 立体交差部標準横断概略図

7. 多車線道路の整備計画

7.1 整備計画の基本方針

4車線以上の道路については、完成形での整備を基本方針として計画を立てるものとする。なお、暫定形での整備を計画する場合は、以下の要件について検討し、事業課と相談するものとする。

- (1) トンネルや長大橋など大型構造物があり、暫定形での整備により開通までの期間が相当短縮できる場合
- (2) その他、特段の事情が認められる場合

7.2 多車線道路の暫定整備計画

7.1 整備計画の基本方針に基づき、多車線道路の暫定形での整備を計画する場合の基本方針は以下のとおりとする。なお、暫定供用が長期間にわたる場合は、交通安全等を十分に考慮した計画を立てるものとする。

- (1) 沿道土地利用の進展を予想しうる地域については、原則として両側施工（セパレート）とする。
- (2) 沿道土地利用の見込みがない地域及び構造上乗り入れが不可能な区間については、経済性等を考慮し、片側施工としてもよい。
- (3) 暫定2車線を1車線ずつ両側に計画する場合の幅員（1方向）は、橋梁、トンネル等永久構造物を除き、原則として5.5m（1.5+3.25+0.75）とする。また、交差点部の右折付加車線は、安全性を考慮し対向直進車線にできる限り寄せるものとする。なお、この場合の幅員構成例を**図 7.1**に示す。

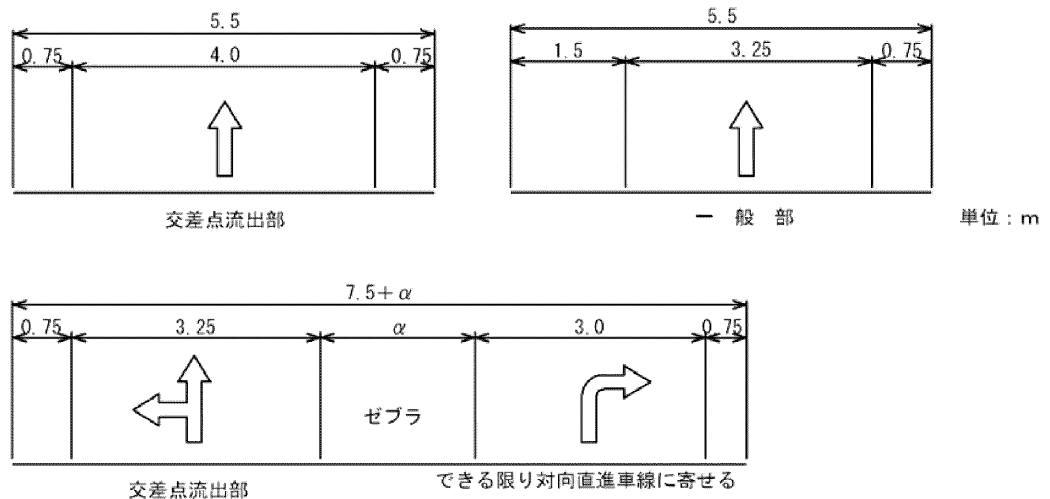


図 7.1 暫定時幅員構成例

- (4) 他の道路との交差点箇所、完成時に中央帯を連続して設置する予定の箇所については、暫定供用時にも横断できない構造とする事を原則とする。
- (5) 半断面施工の橋梁部へのアプローチ区間等において、セパレート部からの移行区間として必要長を確保することで、前後の交差点等への影響が大きくなる等やむを得ない場合には、設定速度は10～20 km/h 下回った値を用いることが出来るものとする。ただし、交通安全上、危険箇所とならないよう十分な安全施設対策を講じなければならない。
- (6) 暫定2車線の上下線の中央にポストコーンを設置することについては、事業課と相談するものとする。

8. 1.5 車線の道路整備について

8.1 背景・目的

山岳部における道路は、地方の豊かな暮らしを支えるための重要な社会基盤であり、道路利用者からは、安全かつ安心して移動出来る道路の早期整備が望まれている。一方、山岳部において通常の2車線整備を行う場合、交通量の割には大規模な構造物や切盛土工を必要とし、整備コスト及び維持管理コストの増大や、自然環境への多大な影響等の問題が生じやすい。そして、これらが原因となり、完成までに多くの費用と時間を要することで、結果的に整備が遅れる場合がある。

このことから、愛知県のローカルルールとして、交通安全性及び一定の旅行速度を確保した中で、整備効果を早期に発現すること、並びに大幅にコストを削減することを目的とした1.5車線の道路整備の導入を図るものとする。導入にあたっては、道路機能や交通量、大型車交通量、代替路線の有無等による道路ネットワークを整理したうえで、各路線・各箇所の整備状況、地域実情を勘案しながら進めていくものとし、具体的には、2車線整備手法、1車線整備手法及び暫定整備手法（待避所設置）を下記の基本方針に基づいて進めるものとする。

以上、この1.5車線の道路整備は、昨今の公共事業投資を取り巻く環境と地域の実情に合わせたフレキシビリティの高い道路整備に資することを目的とする。

詳細は、道路構造令の解説と運用、p117～118、令和3年3月、(公社)日本道路協会を参照のこと。

8.2 整備基本方針

当整備手法に関するポイントは、道路構造令の範囲を逸脱しない中で、「地形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、該当する級の1級下の級に区分することができる」（道路構造令抜粋）を積極的に適用した点と、将来2車線整備が必要な箇所において将来計画を見据えた暫定整備（待避所設置）を可能とした点である。

- (1) 当整備手法の適用は、原則三河14町村※の県道（主要地方道＋一般県道）全線の内、日交通量が概ね1,500台未満の路線とする。
- (2) 交通量については、概ねの目安とし、整備手法については、各路線・各箇所の重み付けを優先して決定するものとする。
- (3) 歩道部幅員の考え方は、3.6 歩道等の幅員に準じるものとする。
- (4) 当整備方針は、新設及び改築による一般的な道路整備を対象に定めるものであり、修繕または災害復旧工事での対応を規定したものではない。
- (5) 当整備手法の適用にあたっては、道路建設課と相談のこと。
- (6) 当整備手法は、「第3種第4級2車線整備区間及び1級下に当たる第3種第5級の1車線整備を組み合わせたもの」と「将来2車線整備が必要な箇所における暫定整備（待避所設置）」からなる。それぞれの手法の注意事項を下記に記す。
 - (a) 「第3種第4級2車線整備区間及び1級下に当たる第3種第5級1車線整備を組み合わせたもの」
 - ・道路幅員は、第3種第4級2車線整備区間については通常の標準幅員に準じるものとする。
 - ・1級下に当たる第3種第5級1車線整備区間についてはW=5.0mを標準とし、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は、W=4.0mの採用も可能とする。
 - ・第3種第5級整備区間の設計速度は、第3種第4級整備区間とのサービス水準の整合性から、その最低速度であるV=30km/hを標準とし、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はV=20km/hの採用も可能とする。
 - (b) 「将来2車線整備が必要な箇所における暫定整備（待避所設置）」
 - ・車線化に対して極力手戻り工事のないように留意するものとする。

※1 三河14町村とは、愛知県における振興山村地域指定を受けている地域（旧額田町（以上、現岡崎市）、旧藤岡町、旧小原村、旧足助町、旧下山村、旧旭町、旧稲武町（以上、現豊田市）、旧鳳来町、旧作手村（以上、現新城市）、設楽町（旧津具村含む）、豊根村（旧富山村含む）、東栄町）を指す。

8.3 1車線整備区間の選定要件

1車線整備の適用は、以下の要件すべてに該当する区間を対象に検討を行うものとする。なお、区間の設定にあたっては、他の道路との交差点間など路線機能の変化区間を基本とする。

- (1) 日交通量が概ね500台未満である。
- (2) 地形状況等により、2車線整備を行った場合に比べ、大幅なコスト縮減が可能となる。
- (3) 当整備手法に対する地元の了解が得られる。

※ただし、日交通量が概ね500台以上1,500台未満の路線においても、(2)(3)の条件を満足し、かつ下記の項目に該当する場合には1車線整備区間とする。

- ・道路ネットワーク上、重複路線を有する。
- ・各市町村間、主要施設直結道路等ネットワーク上の重要性が乏しい。
- ・将来的に交通量の増大が見込めない。

8.4 1車線整備の具体方針

- (1) 道路規格は、第3種第5級、設計速度 $V=30\text{km/h}$ （やむを得ない場合は $V=20\text{km/h}$ ）を基本とする。
- (2) 車道幅員は、以下を基本とする。

- (a) 一般部 : $W=5.0(0.5+4.0+0.5)\text{m}$ ……標準

$W=4.0(0.5+3.0+0.5)\text{m}$ ……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

- (b) 待避所部 : $W=6.5(0.5+5.5+0.5)\text{m}$

- (3) 待避所部の設置方針は以下のとおりとする。

- (a) 設置場所
 - ・長い直線区間の中間点付近
 - ・平面線形急屈曲部付近
 - ・縦断線形凸型勾配変化点付近

- (b) 設置間隔
300m以内とする。

- (c) 形状

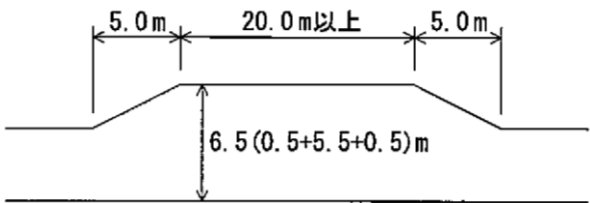


図 8.1 待避所部の形状

図 8.1 による待避所部の形状

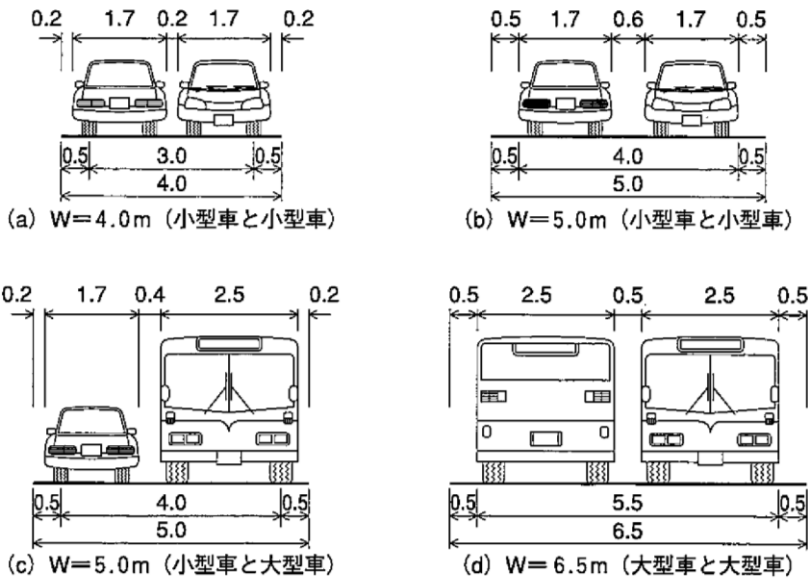


図 8.2 一般部の車道運用イメージ図

8.5 将来2車線整備が必要な箇所における暫定整備（待避所設置）区間の選定要件

将来2車線整備が必要な箇所における暫定整備（待避所設置）区間の適用は、以下の要件すべてに該当する区間を対象に検討を行うものとする。なお、区間の設定にあたっては、他の道路との交差点間など路線機能の変化区間を基本とする。

- (1) 日交通量が概ね500台以上1,500台未満である。
- (2) 待避所設置により、容易に旅行速度が改善される箇所。
- (3) 当整備手法に対する地元の了解が得られる。

8.6 将来2車線整備が必要な箇所における暫定整備（待避所設置）の具体方針

- (1) 道路幾何構造（平面・縦断線形、横断幅員等）は、将来計画に合わせ手戻りのないように整理する。特に、待避所設置にあたっては、**図 8.3**に示す考え方を基本とする。

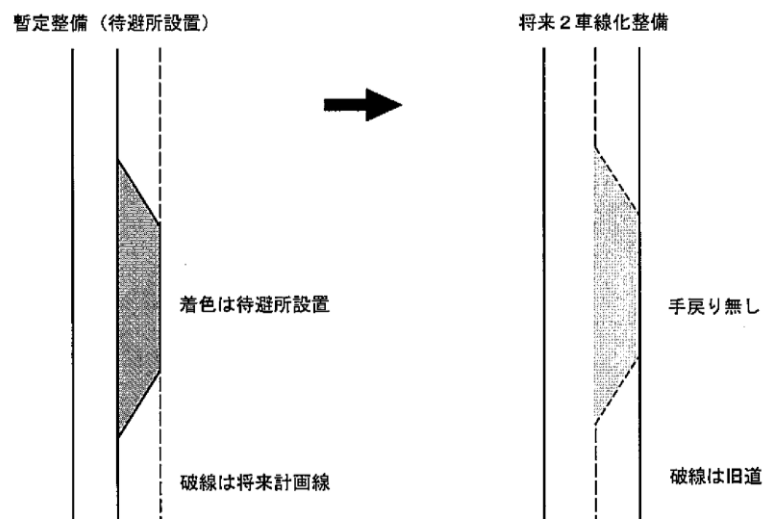


図 8.3 待避所設置のイメージ図

- (8) 待避所部の設置方針は以下のとおりとする。

(a) 設置場所

- ・将来2車線整備における現道拡幅区間
（バイパス区間には設置しない）
- ・構造物等を要しない箇所を基本とする。
- ・その他は**図 8.4**に準じる。

(b) 設置間隔

300m程度以内を基本とする。

(c) 形状

図 8.4による。

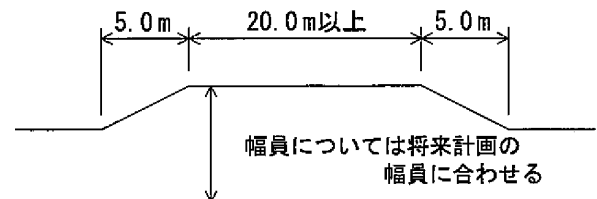


図 8.4 待避所部の形状

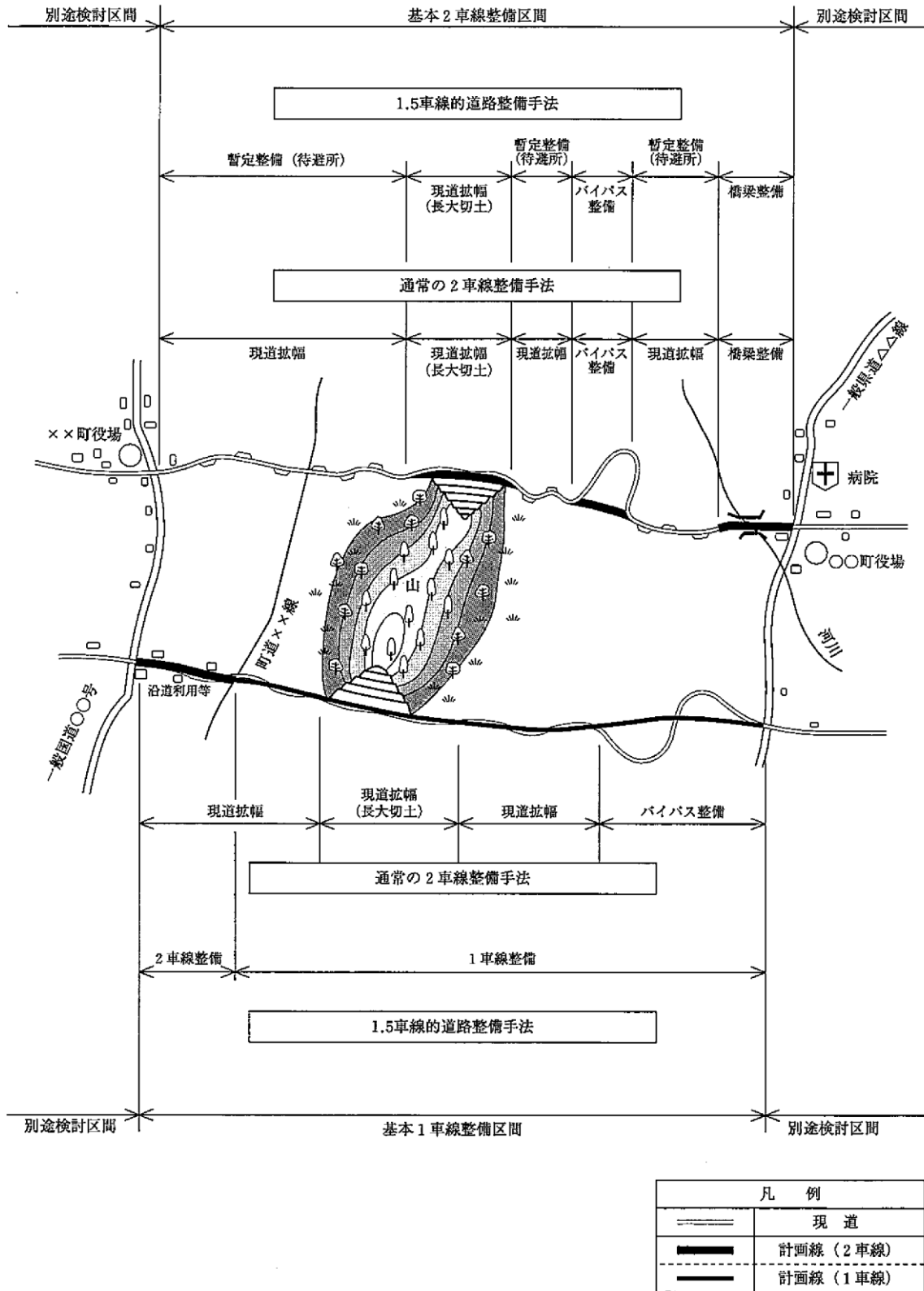


図 8.5 1.5 車線の道路整備イメージ図

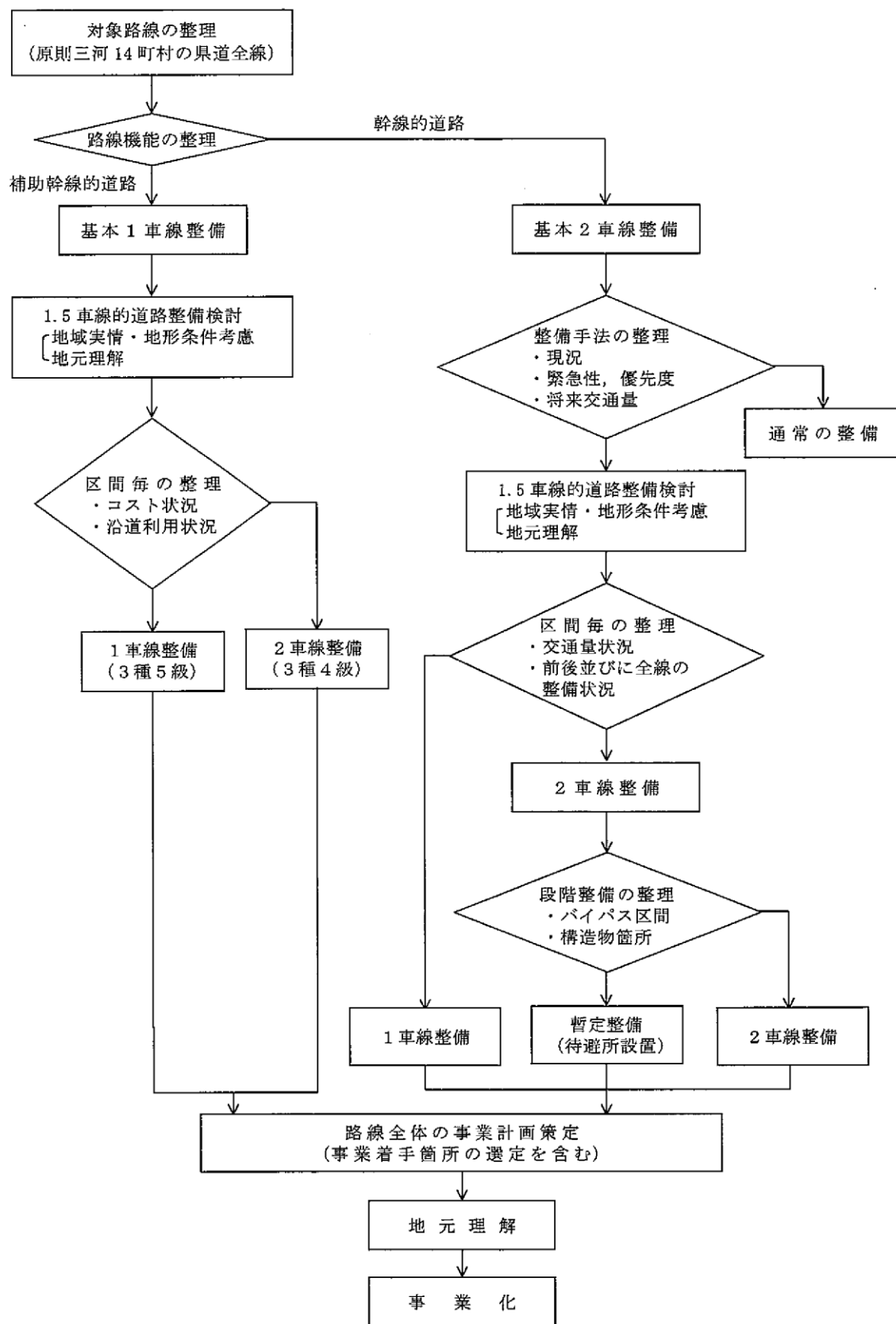


図 8.6 1.5車線の道路整備フロー

【解 説】

- (1) 当整備手法の適用に先立って行う対象路線の整理は、原則三河 14 町村の県道（主要地方道＋一般県道）全線を対象として、主に下記の項目に基づくものとする。
 - (a) 現況（整備状況、交通量、大型車交通量、旅行速度）
 - (b) 路線の位置付け（各市町村間・主要施設直結道路、ネットワーク上の重要性）
 - (c) 将来交通量

そのうえで、「路線機能の整理」を行い、幹線的道路に位置付けられる路線については基本 2 車線整備とし、その他補助幹線的道路に位置付けられる路線については、基本 1 車線整備とする。
- (2) 基本 2 車線整備における「整備手法の整理」では、1.5 車線の道路整備手法の適用について、主に下記の項目等に基づき総合的な判断を行うものとする。
 - (a) 現況（整備状況、交通量、大型車交通量、旅行速度）
 - (b) 緊急性、優先度
 - (c) 将来交通量
- (3) 「区間毎の整理」における考え方は、以下のとおりとする。
 - (a) 基本 1 車線整備は、1 車線整備を基本とする。ただし、2 車線整備を行っても事業費が変わらない区間及び沿道の土地利用がある区間等については、通常の 2 車線整備とすることができる。
 - (b) 基本 2 車線整備は、2 車線整備を基本とする。ただし、交通量状況、前後並びに全線の整備状況等より、交通安全上問題がなく、また一定の旅行速度が確保できる等、1 車線整備が妥当と判断される区間等については、1 車線整備とすることができる。
- (4) 基本 2 車線整備における「段階整備の整理」の考え方は、以下のとおりとする。

バイパス計画区間及び構造物箇所については通常の 2 車線整備とし、これらを除く現道拡幅区間については暫定整備（待避所設置）を基本とする。ただし、バイパス計画区間についても、一定の旅行速度確保の観点より、必要に応じ、現道に対する 1 車線整備を行うことができる。

9. 都市計画決定済道路の取扱いについて

都市計画において既決定の道路についても、原則として新幅員に計画変更を行うものとするが、本書が今後道路のあるべき姿を想定して定められていることを考慮して、道路の新設、改築にあたり、道路幅員及び横断面構成を次の手続きにより検討するものとする。

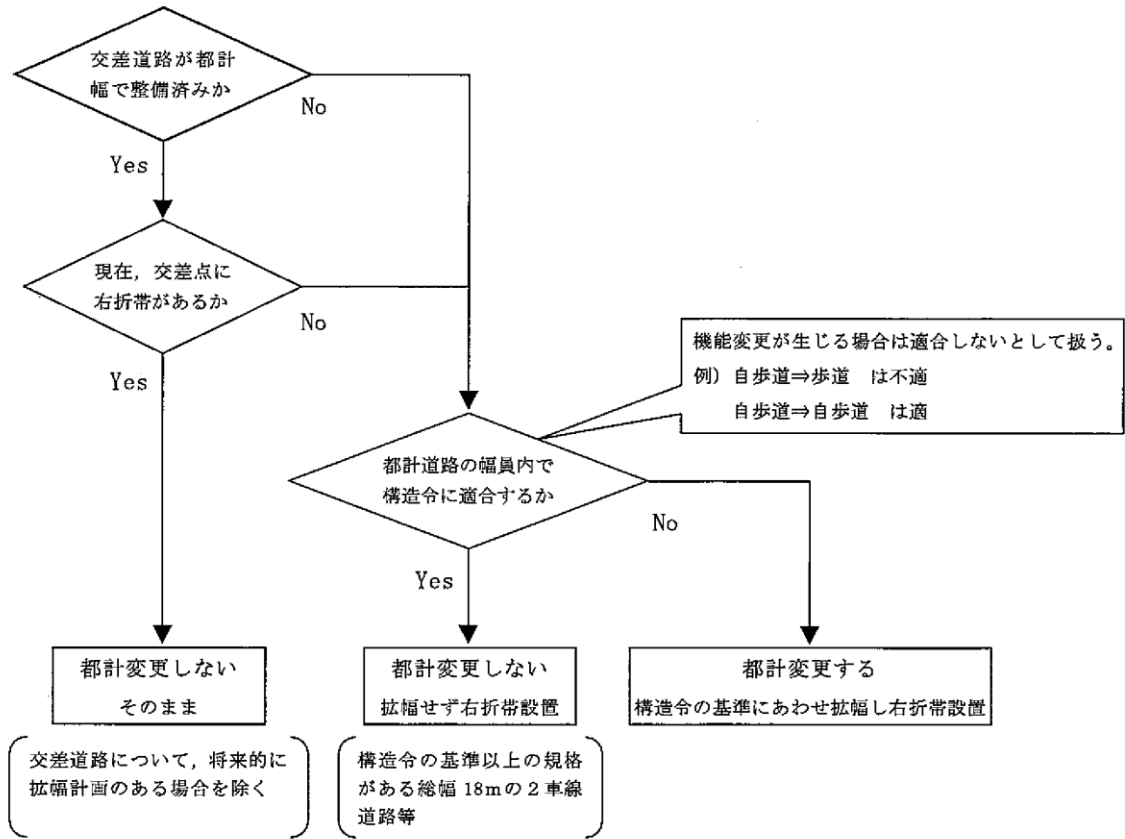
- (1) 既決定の道路が本書による新幅員以下の場合は、新幅員まで拡幅することを検討するが、その場合拡幅が困難であり、かつ、本書による幅員と同等の機能を果たし得ると認められる幅員（以下「縮小幅員」という。）以上であれば対応しているものとみなし、既決定の幅員のままで施工するものとする。
- (2) 既決定の道路が縮小幅員未満であれば、対応がないものとみなし、少なくとも縮小幅員まで拡幅して施工するものとする。
- (3) 上記(2)の場合において拡幅して施工することが困難なときは、その路線における計画交通量を軽減する等、機能を変更することが可能であるか否かを検討し、変更が可能な場合には横断面構成を改める等の措置を講ずるものとし、変更が不可能な場合には事業課と相談するものとする。
- (4) シンボルロード等、この手引きの適用外の道路及び新たに環境施設帯を設ける既決定の道路等においては個別に検討するものとする。
- (5) 既決定の道路が本手引きの新幅員以上の場合は、個別に検討し、担当課（事業課、都市計画課）と相談するものとする。

また、都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いについては、原則として、交差道路についても、都市計画道路の決定が、将来その位置にその幅員でその車線数の道路を作ることと定めるものであることから、本書による幅員で変更することとする。ただし、これにより難しい場合もあるため、**図 9.1 都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いフロー**を示すので、参考にされたい。

なお、詳細は、平成 14 年 2 月 1 日付け 13 都計号外を参照することとし、都市計画課に相談すると良い。

対象路線・箇所：新たに都市計画決定しようとする道路または都市計画変更しようとする道路と交差する都市計画道路（以下「交差道路」という。）

適用範囲：適用範囲は将来計画とし、暫定整備には適用しない。



※整備済み：都市計画道路幅で整備が完了しているものを指す。

未整備：都市計画道路幅で整備が出来ていないものを指す。

【参考】平成 14 年 2 月 1 日付け 13 都計号外 都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いについて

図 9.1 都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いフロー