

つくばみらい市市道の構造の技術的基準を定める条例（案）

（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項の規定に基づき、市道（法第3条第4号に掲げる市町村道であって、本市がその道路管理者（法第18条第1項に規定する道路管理者をいう。）であるものをいう。以下同じ。）を新設し、又は改築する場合における市道の構造の技術的基準を定めるものとする。

（用語）

第2条 この条例において使用する用語は、法及び道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「構造令」という。）において使用する用語の例による。

（道路の区分）

第3条 市道の区分は、構造令第3条に定めるところによる。

（車線等）

第4条 車道（次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級の市道にあつては、この限りでない。

（1） 停車帯

（2） 交差点

（3） 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

（4） 乗合自動車停車所

（5） 屈折車線

（6） 車線の数が増加し、若しくは減少する場合又は市道が接続する場合におけるすりつけ部分

2 市道の区分に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量の欄に掲げる値以下である市道の車線（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3種	第2級	9,000
	第3級	8,000
	第4級	8,000
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種の市道については、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 前項に規定する市道以外の市道（第3種第5級及び第4種第4級の市道を除く。）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、当該市道の区分に応じ、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市道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3種	第2級	9,000
	第3級	8,000
	第4級	7,000
第4種	第1級	12,000
	第2級	10,000
	第3級	10,000
<p>交差点の多い第4種の市道については、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。</p>		

- 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、市道の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とする。ただし、第3種第2級又は第4種第1級の市道にあっては、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3種	第2級	3.25
	第3級	3
	第4級	2.75
第4種	第1級	3.25
	第2級	3
	第3級	3

- 5 第3種第5級又は第4種第4級の市道の車道の幅員は、4メートルとする。ただし、第31条の規定により車道に狭窄部さく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4以上である市道の車線は、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、第3種の市道にあっては1.75メートルとし、第4種の市道にあっては1メートルとする。ただし、長さ100メートル以上のトンネル、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の市道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、第3種の市道に限り1メートルまで縮小することができる。
- 4 中央帯には、側帯を設けるものとする。
- 5 側帯の幅員は、0.25メートルとする。
- 6 分離帯には、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、構造令第12条の

建築限界を勘案して定めるものとする。

(路肩)

第6条 市道には、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、市道の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の市道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、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分		車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)	
第3種	第2級	0.75	0.5
	第3級から第5級まで	0.5	
第4種		0.5	

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。

4 トンネルの車道の左側に設ける路肩の幅員は、第3種第2級の市道にあつては0.5メートルまで縮小することができる。

5 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける市道にあつては、市道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 市道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。

7 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項の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄又は第3項に規定する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7条 第4種(第4級を除く。)の市道には、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。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8条 自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の市道には、自転車道を市道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第3種若しくは第4種の市道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種の市道(前項に規定する市道を除く。)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、自転車道を市道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。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、構造令第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、当該市道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9条 自動車の交通量が多い第3種又は第4種の市道(自転車道を設ける市道を除く。)には、自転車歩行者道を市道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市道にあつては4メートル以上とし、その他の市道にあつては3メートル以上とする。

3 横断歩道橋等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3種第5級又は第4種第4級の市道にあつては、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、当該市道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10条 第4種(第4級を除く。)の市道(自転車歩行者道を設ける市道を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の市道(自転車歩行者道を設ける市道を除く。)又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の市道には、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級の市道(自転車歩行者道を設ける市道及び前項に規定する市道を除く。)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市道にあつては3.5メートル以上とし、その他の市道にあつては2メートル以上とする。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、1.5メートルまで縮小することができる。

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3種第5級又は第4種第4級の市道にあつては、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、当該市道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11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12条 市道には、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。

3 植樹帯の幅員は、市道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、同項に規定する植樹帯の幅員の値を超える適切な値とするものとする。

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13条 市道の設計速度は、市道の区分に応じ、次の表の設計速度の欄の左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3種	第2級	60	50又は40
	第3級	60, 50又は40	30
	第4級	50, 40又は30	20
	第5級	40, 30又は20	
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
	第4級	40, 30又は20	

(車道の屈曲部)

第14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15条 車道の曲線部の曲線半径は、当該市道の設計速度に応じ、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16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，当該市道の区分に応じ，かつ，当該市道の設計速度，曲線半径，地形の状況等を勘案し，次の表の最大片勾配の欄に掲げる値（第3種の市道で自転車道等を設けないものにあつては，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，第4種の市道にあつては，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，片勾配を付さないことができる。

区分	最大片勾配（単位 パーセント）
第3種	10
第4種	6

（曲線部の車線等の拡幅）

第17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（車線を有しない市道にあつては，車道）を適切に拡幅するものとする。ただし，第4種の市道にあつては，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。

（緩和区間）

第18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，第4種の市道の車道の屈曲部にあつては，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。

- 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，当該市道の設計速度に応じ，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。

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19条 視距は，当該市道の設計速度に応じ，次の表の右欄に掲げる値以上とする。

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である市道(対向車線を設けない市道を除く。)においては,必要に応じ,自動車が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20条 車道の縦断勾配は,市道の区分及び市道の設計速度に応じ,次の表の縦断勾配の欄の左欄に掲げる値以下とする。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3種	60	5	8
	50	6	9
	40	7	10
	30	8	11
	20	9	12
第4種	60	5	7
	50	6	8
	40	7	9
	30	8	10
	20	9	11

(縦断曲線)

第21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,当該市道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。ただし,設計速度が1時間につき60キロメートルである第4種第1級の市道にあっては,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1,000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)
60	凸形曲線	1,400
	凹形曲線	1,000
50	凸形曲線	800
	凹形曲線	700
40	凸形曲線	450

	凹形曲線	450
30	凸形曲線	250
	凹形曲線	250
20	凸形曲線	100
	凹形曲線	100

3 縦断曲線の長さは、当該市道の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とする。

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22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、車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令（平成13年国土交通省令第103号）に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 市道（トンネルを除く。）の舗装は、当該市道の存する地域、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、雨水を市道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、市道の構造、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、この限りでない。

（横断勾配）

第23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装道	1.5以上2以下
その他の市道	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24条 合成勾配は、当該市道の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以下とする。

ただし、設計速度が1時間につき30キロメートル又は20キロメートルの市道にあっては、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

一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25条 市道には、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26条 市道は、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 市道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3種第2級又は第4種第1級の市道にあつては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級の市道にあつては2.75メートルまで、第3種第4級若しくは第5級又は第4種第4級の市道にあつては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、3メートルを標準とする。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、第3種第2級又は第4種第1級の市道にあつては2.75メートルまで、第3種第3級若しくは第4級又は第4種第2級若しくは第3級の市道にあつては2.5メートルまで縮小することができる。

5 屈折車線を設ける場合においては、当該市道の設計速度に応じ、適切にすりつけをするものとする。

（立体交差）

第27条 車線（屈折車線を除く。）の数が4以上である市道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 市道を立体交差とする場合においては、必要に応じ、連結路を設けるものとする。

3 連結路については、第4条から第6条まで、第13条、第15条、第16条、第18条から第21条まで及び第24条並びに構造令第12条の規定は、適用しない。

（鉄道等との平面交差）

第28条 市道が鉄道等と同一平面で交差する場合には、その交差する市道は次に定め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

(待避所)

第29条 第3種第5級及び第4種第4級の市道には、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市道については、この限りでない。

- (1) 待避所相互間の距離は、300メートル以内とすること。
- (2) 待避所相互間の市道の大部分が待避所から見通すことができること。
- (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。

(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、緊急連絡施設その他これらに類する施設で次に掲げるものを設けるものとする。

- (1) 駒止
- (2) 道路標識
- (3) 道路情報管理施設（緊急連絡施設を除く。）
- (4) 他の車両又は歩行者を確認するための鏡

(凸部、狭窄部等)

第31条 第4種第4級の市道又は主として近隣に居住する者の利用に供する第3種第5級の市道には、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、自転車駐車場又は乗合自動車停車所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、又は市道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、当該市道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、当該市道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。

(橋等)

第36条 橋、高架の市道その他これらに類する構造の市道(以下「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 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。

(附带工事の特例)

第37条 市道に関する工事により必要を生じた他の市道に関する工事を施工し、又は市道に関する工事以外の工事により必要を生じた市道に関する工事を施工する場合において、第4条から前条まで(第6条、第13条、第14条、第23条、第25条、第30条及び第34条を除く。)及び構造令第4条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38条 市道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市道の構造が、第4条、第5条第3項から第5項まで、第7条、第8条第3項、第9条第2項及び第3項、第10条第3項及び第4項、第12条第2項及び第3項、第15条から第21条まで、第22条第3項並びに第24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。

2 市道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、当該市道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2項、第7条、第8条第3項、第9条第2項及び第3項、第10条第3項及び第4項、第12条第2項及び第3項、第19条第1項、第22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。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、当該市道の部分として、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、構造令第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(自転車歩行者専用道路にあつては、第11条を除く。)及び前条第1項並びに構造令第4条及び第12条の規定は、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、当該市道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。

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、構造令第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10条まで、第12条から第37条まで及び第38条第1項並びに構造令第4条及び第12条の規定は、適用しない。

附 則

この条例は、平成25年4月1日から施行する。