条　例

埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例をここに公布する。

平成二十四年十二月二十五日

埼玉県知事　上　田　清　司

埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例

（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）第三十条第三項及び第四十五条第三項の規定に基づき県が管理する県道を新設し、又は改築する場合における当該県道の構造の技術的基準及び県が管理する県道に設ける道路標識の寸法について定めるとともに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第十条第一項の規定に基づき特定道路（県が管理する県道に限る。）を新設し、又は改築する場合における当該特定道路の道路移動等円滑化基準について定めるものとする。

（道路の構造の技術的基準）

第二条　道路法第三十条第三項に規定する県道の構造に関する技術的基準は、別表第一に定めるとおりとする。

（道路標識の寸法の基準）

第三条　道路法第四十五条第三項に規定する道路標識の寸法は、別表第二に定めるとおりとする。

（道路移動等円滑化基準）

第四条　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第十条第一項に規定する道路移動等円滑化基準は、別表第三に定めるもののほか、埼玉県福祉のまちづくり条例（平成七年埼玉県条例第十一号）第十二条に規定する整備基準（公共交通機関の施設（乗降場に係る部分に限る。）及び道路に係る部分に限る。）をもって道路移動等円滑化基準とみなす。

附　則

この条例は、公布の日から施行する。

別表第一（第二条関係）

一　道路の区分

イ　道路は、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号。以下この表において「令」という。）第三条第一項及び第二項の規定により、第一種から第四

種までに区分されるものであるとともに、当該道路の区分は、第一種及び第四種の道路にあっては第一級から第四級まで、第二種の道路にあっては第一級又は第二級、第三種の道路にあっては第一級から第五級までに細分されるものであること。

ロ　道路は、令第三条第六項の規定により、小型道路と普通道路とに区分されるものであること。

二　車線等

イ　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こと。ただし、前号イの規定により定める道路の区分のうち、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあっては、この限りでない。

ロ　車線の数は、道路の区分に応じ、規則で定める数とすること。ただし、第三種第四級の道路については、車線を設ける区間と車線により構成しない区間を組み合わせることができる。

ハ　車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員は、道路の区分に応じ規則で定める幅員とすること。ただし、交通の状況、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、規則で定めるところにより、当該幅員を拡大し、又は縮小することができる。

ニ　第三種第五級又は第四種第四級の普通道路の車道の幅員は、規則で定める幅員とすること。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三十二号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、規則で定めるところにより、当該幅員を縮小することができる。

ホ　第三種又は第四種の道路の車道には、必要に応じ、規則で定める幅員の自転車車線（一縦列の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。第五号イにおいて同じ。）を設けること。

三　車線の分離等

イ　第一種又は第二種の道路（対向車線を設けない道路を除く。以下この号において同じ。）の車線は、往復の方向別に分離すること。車線の数が四以上であるその他の道路について、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においても、同様とする。

ロ　イ前段の規定にかかわらず、車線の数（登坂車線、屈折車線及び変速車線の数を除く。以下この号リにおいて同じ。）が三以下である第一種の道路にあっては、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、その車線を往復の方向別に分離しないことができる。

ハ　車線を往復の方向別に分離するため必要があるときは、中央帯を設けること。

ニ　中央帯の幅員は、当該道路の区分に応じ、規則で定める幅員以上とすること。ただし、長さ百メートル以上のトンネル、長さ五十メートル以上の橋若しくは高架の道路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、規則で定めるところにより、当該幅員を縮小することができる。

ホ　中央帯には、側帯を設けること。

ヘ　ホの側帯の幅員は、道路の区分に応じ、規則で定める幅員とすること。ただし、ニただし書の規定により中央帯の幅員を縮小する道路又は箇所については、規則で定めるところにより、当該側帯の幅員を縮小することができる。

ト　中央帯のうち側帯以外の部分（以下この表において「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こと。

チ　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こと。

リ　同方向の車線の数が一である第一種の道路の当該車線の属する車道には、必要に応じ、付加追越車線を設けること。

四　副道

イ　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第三種又は第四種の道路には、必要に応じ、副道を設けること。

ロ　副道の幅員は、規則で定める幅員を標準とすること。

五　路肩

イ　道路には、車道に接続して、路肩を設けること。ただし、自転車車線、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。

ロ　車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、規則で定める幅員以上とすること。ただし、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ五十メートル以上の橋若しくは高架の道路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、規則で定めるところにより、当該幅員を縮小することができる。

ハ　ロの規定にかかわらず、車線を往復の方向別に分離する第一種の道路であって、同方向の車線の数が一であるものの当該車線の属する車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、規則で定める幅員以上とすること。ただし、普通道路のうち、長さ百メートル以上のトンネル、長さ五十メート

ル以上の橋若しくは高架の道路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であって、大型の自動車の交通量が少ないものについては、規則で定めるところにより、当該幅員を縮小することができる。

ニ　車道の右側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、規則で定める幅員以上とすること。

ホ　普通道路のトンネルの車道に接続する路肩（ハ本文に規定する路肩を除く。）又は小型道路のトンネルの車道の左側に設ける路肩（ハ本文に規定する路肩を除く。）の幅員は、道路の区分に応じ、規則で定める幅員まで縮小することができること。

ヘ　歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあっては、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こと。

ト　第一種又は第二種の道路の車道に接続する路肩には、側帯を設けること。

チ　トの側帯の幅員は、道路の区分に応じ、規則で定める幅員とすること。ただし、普通道路のトンネルの車道に接続する路肩に設ける側帯の幅員は、規則で定めるところにより、当該幅員と異なる幅員にすることができる。

リ　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こと。

ヌ　イからリまでに掲げるもののほか、規則で定める構造とすること。

六　停車帯

イ　第四種（第四級を除く。）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こと。

ロ　停車帯の幅員は、規則で定める幅員とすること。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、規則で定めるところにより、当該幅員を縮小することができる。

七　軌道敷

軌道敷の幅員は、軌道の単線又は複線の別に応じ、規則で定める幅員以上とすること。

八　自転車道

イ　自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路には、自転車道を道路の各側に設けること。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。

ロ　自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者

の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路（イ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こと。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。

ハ　自転車道の幅員は、規則で定める幅員以上とすること。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、規則で定めるところにより、当該幅員を縮小することができる。

ニ　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こと。

ホ　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こと。

九　自転車歩行者道

イ　自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（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こと。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。

ロ　自転車歩行者道の幅員は、規則で定める幅員以上とすること。

ハ　横断歩道橋若しくは地下横断歩道（第十号ニ及び第三十一号において「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、ロに規定する幅員に規則で定める幅員を加えてロの規定を適用すること。ただし、第三種第五級又は第四種第四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、この限りでない。

ニ　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こと。

十　歩道

イ　第四種（第四級を除く。）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三種（第五級を除く。）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三種若しくは第四種第四級の道路には、その各側に歩道を設けること。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。

ロ　第三種又は第四種第四級の道路（自転車歩行者道を設ける道路及びイ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、歩道を設けること。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。

ハ　歩道の幅員は、規則で定める幅員以上とすること。

ニ　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、ハに規定する幅員の値に規則で定める幅員の値を加えてハの規定を適用すること。ただし、第三種第五級又は第四種第四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、この限りでない。

ホ　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こと。

十一　歩行者の滞留の用に供する部分

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こと。

十二　植樹帯又は植樹ます

イ　第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設け、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けること。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。

ロ　植樹帯の幅員は、規則で定める幅員を標準とすること。

ハ　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、ロの規定にかかわらず、その事情に応じ、当該規定により定められるべき幅員を超える適切な幅員とすること。

⑴　都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

⑵　相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間

ニ　イ本文の規定にかかわらず、道路の構造、交通の状況及び沿道の土地利用の状況等を勘案し、自転車及び歩行者の安全確保に支障がないと認められる場合においては、植樹帯に代えて植樹ます（主として並木を植栽するために、歩道、自転車道及び自転車歩行車道の一部に縁石等で区画して設けられる部分をいう。以下同じ。）を設けることができる。

ホ　植樹ます相互の間隔及び一辺の長さは、規則で定める間隔及び長さを標準とすること。

ヘ　植樹帯又は植樹ます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こと。

十三　設計速度

イ　道路（副道を除く。）の設計速度は、道路の区分に応じ、規則で定める設

計速度とすること。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、規則で定めるところにより、当該設計速度と異なる設計速度とすることができる。

ロ　副道の設計速度は、規則で定める設計速度とすること。

十四　車道の屈曲部

車道の屈曲部は、曲線形とすること。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。第十五号及び第十八号において同じ。）又は第三十二号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。

十五　曲線半径

車道の屈曲部のうち緩和区間を除いた部分（第十七号及び第十八号において「車道の曲線部」という。）の中心線の曲線半径（以下この表において「曲線半径」という。）は、当該道路の設計速度に応じ、規則で定める曲線半径以上とすること。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、規則で定めるところにより、当該曲線半径を縮小することができる。

十六　曲線部の片勾配

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、当該道路の区分及び当該道路の存する地域の積雪寒冷の度に応じ、かつ、当該道路の設計速度、曲線半径、地形の状況等を勘案し、規則で定める値以下で適切な値の片勾配を付すること。ただし、第四種の道路にあっては、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、片勾配を付さないことができる。

十七　曲線部の車線等の拡幅

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っては、車道）を適切に拡幅すること。ただし、第二種及び第四種の道路にあっては、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、この限りでない。

十八　緩和区間

イ　車道の屈曲部には、緩和区間を設けること。ただし、第四種の道路の車道の屈曲部にあっては、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、この限りでない。

ロ　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こと。

ハ　緩和区間の長さは、当該道路の設計速度に応じ、規則で定める長さ以上とすること。

十九　視距等

イ　視距は、当該道路の設計速度に応じ、規則で定める値以上とすること。

ロ　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こと。

二十　縦断勾配

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、規則で定める値以下とすること。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、規則で定める範囲内において、当該縦断勾配の値を超える値とすることができる。

二十一　登坂車線

イ　普通道路の縦断勾配が規則で定める値を超える車道には、必要に応じ、登坂車線を設けること。

ロ　登坂車線の幅員は、規則で定める幅員とすること。

二十二　縦断曲線

イ　車道の縦断勾配が変移する箇所には、縦断曲線を設けること。

ロ　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、規則で定める値以上とすること。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四種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、規則で定めるところにより、凸形縦断曲線の半径を縮小することができる。

ハ　縦断曲線の長さは、当該道路の設計速度に応じ、規則で定める値以上とすること。

二十三　舗装

イ　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、舗装すること。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。

ロ　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こと。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。

ハ　第四種の道路（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、雨水を道路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こと。ただし、道路の構造、気象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。

二十四　横断勾配

イ　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、規則で定める値を標準として横断勾配を付すること。

ロ　歩道又は自転車道等には、規則で定める値を標準として横断勾配を付すること。

ハ　前号ハ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こと。

二十五　合成勾配

イ　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。以下この号において同じ。）は、当該道路の設計速度に応じ、規則で定める値以下とすること。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、規則で定める範囲内において、当該合成勾配の値を超える値とすることができる。

ロ　積雪寒冷の度が甚だしい地域に存する道路にあっては、合成勾配は、規則で定める値以下とすること。

二十六　排水施設

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（きょ）、集水ますその他の適当な排水施設を設けること。

二十七　平面交差又は接続

イ　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会させないこと。

ロ　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こと。

ハ　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、第四種第一級、第二級又は第三級の普通道路及び第四種の小型道路にあっては、当該道路の区分に応じ、規則で定

める幅員まで縮小することができること。

ニ　屈折車線及び変速車線の幅員は、道路の区分に応じ、規則で定める幅員を標準とすること。

ホ　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こと。

二十八　立体交差

イ　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おいては、当該交差の方式は、立体交差とすること。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。

ロ　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おいては、当該交差の方式は、立体交差とすること。

ハ　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（ニにおいて「連結路」という。）を設けること。

ニ　連結路については、第二号から第五号まで、第十三号、第十五号、第十六号、第十八号から第二十号まで、第二十二号及び第二十五号並びに令第十二条の規定は、適用しないこと。

二十九　鉄道等との平面交差

道路が鉄道又は軌道法（大正十年法律第七十六号）による新設軌道と同一平面で交差する場合においては、当該道路は、規則で定める構造とすること。

三十　待避所

第三種第四級又は第五級の道路には、次に定めるところにより、待避所を設けること。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。

イ　待避所相互間の距離は、規則で定める距離を標準とすること。

ロ　待避所相互間の道路の大部分が待避所から見通すことができること。

ハ　待避所の長さは、規則で定める長さを標準とし、その区間の車道の幅員は、規則で定める幅員以上とすること。

三十一　交通安全施設

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こと。

三十二　凸部、狭窄（さく）部等

第四種第四級の道路又は主として近隣に居住する者の利用に供する第三種第五級の道路には、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（さく）部若しくは屈曲部を設けること。

三十三　乗合自動車の停留所等に設ける交通島

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、交通島を設けること。

三十四　自動車駐車場等

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、非常駐車帯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こと。

三十五　防雪施設その他の防護施設

イ　雪崩、飛雪又は積雪により交通に支障を及ぼすおそれがある箇所には、雪覆工、流雪溝、融雪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こと。

ロ　イに規定する場合を除くほか、落石、崩壊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こと。

三十六　トンネル

イ　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こと。

ロ　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こと。

ハ　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こと。

三十七　橋、高架の道路等

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こと。

三十八　附帯工事等の特例

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、第二号から前号までの規定（第五号、第十三号、第十四号、第

二十四号、第二十六号、第三十一号及び第三十五号を除く。）並びに令第四条及び第十二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こと。

三十九　区分が変更される道路の特例

県道の区域を変更し、当該変更に係る部分を市町村道とする計画がある場合において、当該県道を当該市町村道とすることにより令第三条第二項の規定による区分が変更されることとなるときは、第二号、第三号イ、ニ及びヘ、第五号ロからホまで、チ及びヌ、第六号イ、第九号ハ、第十号イ、ロ及びニ、第十二号イ、第十三号イ、第十六号、第十七号、第十八号イ、第二十号、第二十二号ロ、第二十三号ハ、第二十七号ハ、第三十号並びに第三十二号並びに令第三条第四項及び第五項、第四条並びに第十二条の規定の適用については、当該変更後の区分を当該県道の区分とみなす。

四十　小区間改築の場合の特例

イ　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（ロ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、第二号、第三号ニからヘまで、第四号、第六号、第七号、第八号ハ、第九号ロ及びハ、第十号ハ及びニ、第十二号ロ及びハ、第十五号から第二十二号まで、第二十三号ハ並びに第二十五号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こと。

ロ　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二号、第三号ニからヘまで、第四号、第五号ロ、第六号、第七号、第八号ハ、第九号ロ及びハ、第十号ハ及びニ、第十二号ロ及びハ、第十九号イ、第二十一号ロ、第二十三号ハ、次号イ及びロ並びに第四十二号イ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こと。

四十一　自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路

イ　自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の幅員は、規則で定める幅員以上とすること。ただし、自転車専用道路にあっては、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、規則で定めるところにより、当該幅員を縮小することができる。

ロ　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、規則で定める幅員以上の側方余裕を確保するための部分を設けること。

ハ　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、令第三十九条第四項の建築限界を勘案して定めること。

ニ　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こと。

ホ　自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路については、第二号から第三十九号まで及び前号イ並びに令第三条から第四条まで、第十二条、第三十五条第二項から第四項までの規定（自転車歩行者専用道路にあっては、第十一号を除く。）は、適用しないこと。

四十二　歩行者専用道路

イ　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、規則で定める幅員以上とすること。

ロ　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こと。

ハ　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こと。

ニ　歩行者専用道路については、第二号から第十号まで、第十二号から第三十九号まで及び第四十号イ並びに令第三条から第四条まで、第十二条、第三十五条第二項から第四項までの規定は、適用しないこと。

四十三　特別の事情を有する場合の特例

沿道の状況、当該道路の存する地形の状況その他の特別の事情（ハにおいて「特別の事情」という。）がある場合において、第二号から前号までに掲げる基準に適合させることが著しく困難であると認められるときは、当該基準は、適用しないことができること。この場合においては、次のイからハまでに定めるところによること。

イ　安全かつ円滑な交通を確保するため必要な措置を講ずること。

ロ　第二号から前号までに掲げる基準に準じた構造とするよう努めること。

ハ　特別の事情が解消した場合には、遅滞なく、第二号から前号までに掲げる基準に適合する構造とすること。

別表第二（第三条関係）

一　案内標識（自動車専用道路以外の道路に設置される案内標識のうち、規則で

定めるものに限る。）の文字の寸法

次に掲げる寸法を標準とすること。

イ　二車線の道路に設置する場合においては、三十センチメートルとすること。

ロ　四車線の道路に設置する場合においては、四十センチメートルとすること。

ハ　イ及びロの規定にかかわらず、ローマ字で表示する部分の寸法にあっては、イ又はロに規定する寸法の二分の一とすること。

二　案内標識及び警戒標識並びにこれらに附置される補助標識の寸法

前号に定めるもののほか、案内標識及び警戒標識並びにこれらに附置される補助標識の寸法は、交通量、当該道路の存する地域の状況、市街化の状況その他の事情を勘案し、規則で定める寸法とすること。

三　特別の事情を有する場合の特例

沿道の状況、道路の構造その他特別の事情（ロにおいて「特別の事情」という。）がある場合において、第一号又は前号に定める寸法とすることが著しく困難であると認められるときは、当該寸法以外の寸法とすることができること。この場合においては、次のイ及びロに定めるところによること。

イ　安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさないよう配慮した寸法とすること。

ロ　特別の事情が解消した場合には、遅滞なく、第一号又は前号に定める寸法とすること。

別表第三（第四条関係）

一　歩道等（歩道又は自転車歩行者道をいう。以下この表において同じ。）

イ　道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けること。

ロ　歩道等の有効幅員は、別表第一第九号及び第十号の規定並びに当該歩道等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めること。

ハ　歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とすること。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

ニ　歩道等の縦断勾配は、規則で定める値以下とすること。

ホ　歩道等と車道等（車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩をいう。以下同じ。）の分離の基準は、次のとおりとすること。

(1)　歩道等には、車道等又は自転車道に接続して縁石線を設けること。

(2)　歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは、規則で定める高さ以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めること。

(3)　歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、

歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に植樹ます、並木若しくは柵を設けること。

ヘ　歩道等の車道等に対する高さは、次のとおりとすること。

(1)　歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、規則で定める高さを標準とすること。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りでない。

(2)　(1)の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めること。

二　立体横断施設

イ　立体横断施設を設ける場合は、次のとおりとすること。

(1)　道路には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、高齢者、障害者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設（(2)及び(3)において「移動等円滑化された立体横断施設」という。）を設けること。

(2)　移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けること。ただし、昇降の高さが低い場合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、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。

(3)　(2)に規定するもののほか、移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障害者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けること。

ロ　エレベーターの構造は、次のとおりとすること。

(1)　かごの寸法並びにかご及び昇降路の出入口の有効幅は、規則で定める値以上とすること。

(2)　かご内に、車椅子を使用している者（以下この号及び第五号において「車椅子使用者」という。）が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、次に掲げる基準に適合するエレベーターにあっては、この限りでない。

㈠　かごの出入口が複数あること。

㈡　車椅子使用者が円滑に乗降できる構造であること（開閉するかごの出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）。

㈢　(1)で定める寸法以上であること。

(3)　かご及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていることにより、かご外からかご内が視覚的に確認できる構造とすること。

(4) かご内に手すりを設けること。
(5) かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。
(6) かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設けること。
(7) かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。
(8) かご内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。
(9) かご内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字を貼り付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。
(10) 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅及び有効奥行きは、規則で定める値以上とすること。
(11) 停止する階が三以上であるエレベーターの乗降口には、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる装置を設けること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる装置が設けられている場合においては、この限りでない。

ハ 傾斜路（その踊場を含む。以下この号において同じ。）の構造は、次のとおりとすること。
(1) 有効幅員は、規則で定める幅員以上とすること。ただし、設置場所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、規則で定めるところにより、当該幅員を縮小できる。
(2) 縦断勾配は規則で定める値以下とし、横断勾配は設けないこと。ただし、設置場所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、当該縦断勾配の値を超える値とすることができる。
(3) 二段式の手すりを両側に設けるとともに、手すりの端部付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。
(4) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。
(5) 傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとすること。
(6) 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。
(7) 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が規則で定める値以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する

工作物を設けること。

(8) 規則で定める高さを超える傾斜路にあっては、規則で定める踏み幅以上の踊場を設けること。

ニ エスカレーターの構造は、次のとおりとすること。

(1) 上り専用のものと下り専用のものをそれぞれ設置すること。

(2) 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとし、その構造にあっては、昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にあるものとすること。

(3) 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比及びくし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界及びくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとすること。

(4) エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターへの進入の可否を示すこと。

(5) 踏み段の有効幅は、規則で定める幅以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、規則で定めるところにより、当該有効幅を縮小することができる。

ホ 通路の構造は、次のとおりとすること。

(1) 有効幅員は、規則で定める幅員以上とし、当該通路の高齢者、障害者等の通行の状況を考慮して定めること。

(2) 縦断勾配及び横断勾配は設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りでない。

(3) 二段式の手すりを両側に設けるとともに、当該手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。

(4) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。

(5) 通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。

ヘ 階段（その踊場を含む。以下この号において同じ。）の構造は、次のとおりとすること。

(1) 有効幅員は、規則で定める幅員以上とすること。

(2) 二段式の手すりを両側に設けるとともに、当該手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。

(3) 回り段としないこと。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。

(4) 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。

(5) 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとすること。

(6) 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。

(7) 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。

(8) 階段の下面と歩道等の路面との間が規則で定める距離以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。

(9) 規則で定める高さを超える階段にあっては、その途中に踊場を設けること。

(10) 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては規則で定める幅以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。

三　乗合自動車停留所

イ　乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、規則で定める高さを標準とすること。

ロ　乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けること。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合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場合においては、この限りでない。

四　路面電車停留場等

イ　路面電車停留場の乗降場の構造は、次のとおりとすること。

(1) 有効幅員は、規則で定める幅員以上とすること。

(2) 乗降場は、縁石線により区画するものとし、その車道側に柵を設けること。

(3) 乗降場には、ベンチ及びその上屋を設けること。ただし、設置場所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。

ロ　路面電車停留所の乗降場と車道等との高低差がある場合においては、傾斜路を設けるものとし、その勾配は、第二号ハ(2)に掲げる基準に適合するものであること。

ハ　歩行者の横断の用に供する軌道の部分においては、軌条面と道路面との高低差は、できる限り小さくすること。

五　自動車駐車場

イ　障害者用駐車施設（障害者が円滑に利用できる駐車の用に供する部分をいう。以下この号において同じ。）の構造は、次のとおりとすること。

(1)　自動車駐車場には、障害者用駐車施設を設けること。

(2)　障害者用駐車施設の数は、当該自動車駐車場の全駐車台数に応じ、規則で定める規模ごとに規則で定める数以上とすること。

(3)　当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。

(4)　障害者用駐車施設の有効幅は、規則で定める幅以上とすること。

(5)　障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。

ロ　障害者用停車施設（障害者が円滑に利用できる停車の用に供する部分をいう。以下この号において同じ。）の構造は、次のとおりとすること。

(1)　自動車駐車場の自動車の出入口又は障害者用駐車施設を設ける階には、障害者用停車施設を設けること。ただし、構造上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)　障害者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。

(3)　車両への乗降の用に供する部分の有効幅及び有効奥行きは、規則で定める値以上とする等、障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。

(4)　障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。

ハ　自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に掲げる構造とすること。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口については、この限りでない。

(1)　有効幅は、規則で定める幅以上とすること。

(2)　戸を設ける場合は、当該戸は、規則で定める出入口のうち、一以上の出入口にあっては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあっては車椅子使用者が円滑に開閉して通過できるものとすること。

(3)　車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。

ニ　障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車施設に至る通路のうち一以上の通路の構造は、次のとおりとすること。

(1)　有効幅員は、規則で定める幅員以上とすること。

(2)　車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。

(3)　路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとすること。

ホ　自動車駐車場のエレベーターの構造は、次のとおりとすること。

(1)　自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階（障害者用駐車施設が

設けられている階に限る。）を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設けること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。

(2) (1)のエレベーターのうち一以上のエレベーターは、ニに規定する出入口に近接して設けること。

(3) (1)のエレベーター（(2)のエレベーターを除く。）は、第二号ロ(1)及び(2)に掲げる構造とすること。

(4) (2)のエレベーターは、第二号ロに掲げる構造とすること。

ヘ ホ(1)ただし書の傾斜路は、第二号ハに掲げる構造とすること。

ト 自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階に通ずる階段は、第二号ヘに掲げる構造とすること。

チ 屋外に設けられる自動車駐車場の障害者用駐車施設、障害者用停車施設及びニに規定する通路には、屋根を設けること。

リ 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、当該便所の構造は、次のとおりとすること。

(1) 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。

(2) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。

(3) 男子用小便器を設ける場合においては、一以上の床置式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが規則で定める高さ以下のものに限る。）その他これらに類する小便器を設けることとし、当該小便器には、手すりを設けること。

(4) 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち一以上の便所は、次の㈠又は㈡に掲げる基準のいずれかに適合するものとすること。

㈠ 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。

㈡ 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。

(5) (4)㈠の便房を設ける便所の構造は、次のとおりとすること。

㈠ ニに規定する通路と便所との間の経路における通路のうち一以上の通路は、ニ(1)から(3)までに掲げる構造とすること。

㈡ 出入口の有効幅は、規則で定める幅以上とすること。

㈢ 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこ

と。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(四) 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する案内標識を設けること。

(五) 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸の有効幅は、規則で定める幅以上とし、高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(六) 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

(6) (4)(一)の便房の構造は、次のとおりとすること。

(一) 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。

(二) 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。

(三) 腰掛便座及び手すりを設けること。

(四) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設けること。

(五) 出入口の有効幅は、規則で定める幅以上とすること。

(六) 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸の有効幅は、規則で定める幅以上とし、高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(七) 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

(7) (4)(二)の便所の構造は、次のとおりとすること。

(一) ニに規定する通路と便所との間の経路における通路のうち一以上の通路は、ニ(1)から(3)までに定める構造とすること。

(二) 出入口の有効幅は、規則で定める幅以上とすること。

(三) 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(四) 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸の有効幅は、規則で定める幅以上とし、高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(五) 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

(六) 出入口には、当該便所が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。

(七) 腰掛便座及び手すりを設けること。

(八) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設け

ること。

六　移動等円滑化のために必要なその他の施設等

イ　視覚障害者誘導用ブロックの構造は、次のとおりとすること。

(1)　歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場及び自動車駐車場の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。

(2)　視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とすること。

(3)　視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けること。

ロ　歩道等には、休憩施設として適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けること。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合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。

ハ　照明施設の構造は、次のとおりとすること。

(1)　歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けること。ただし、夜間における当該歩道等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

(2)　乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要があると認められる箇所に、照明施設を設けること。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

ニ　歩道等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設けること。