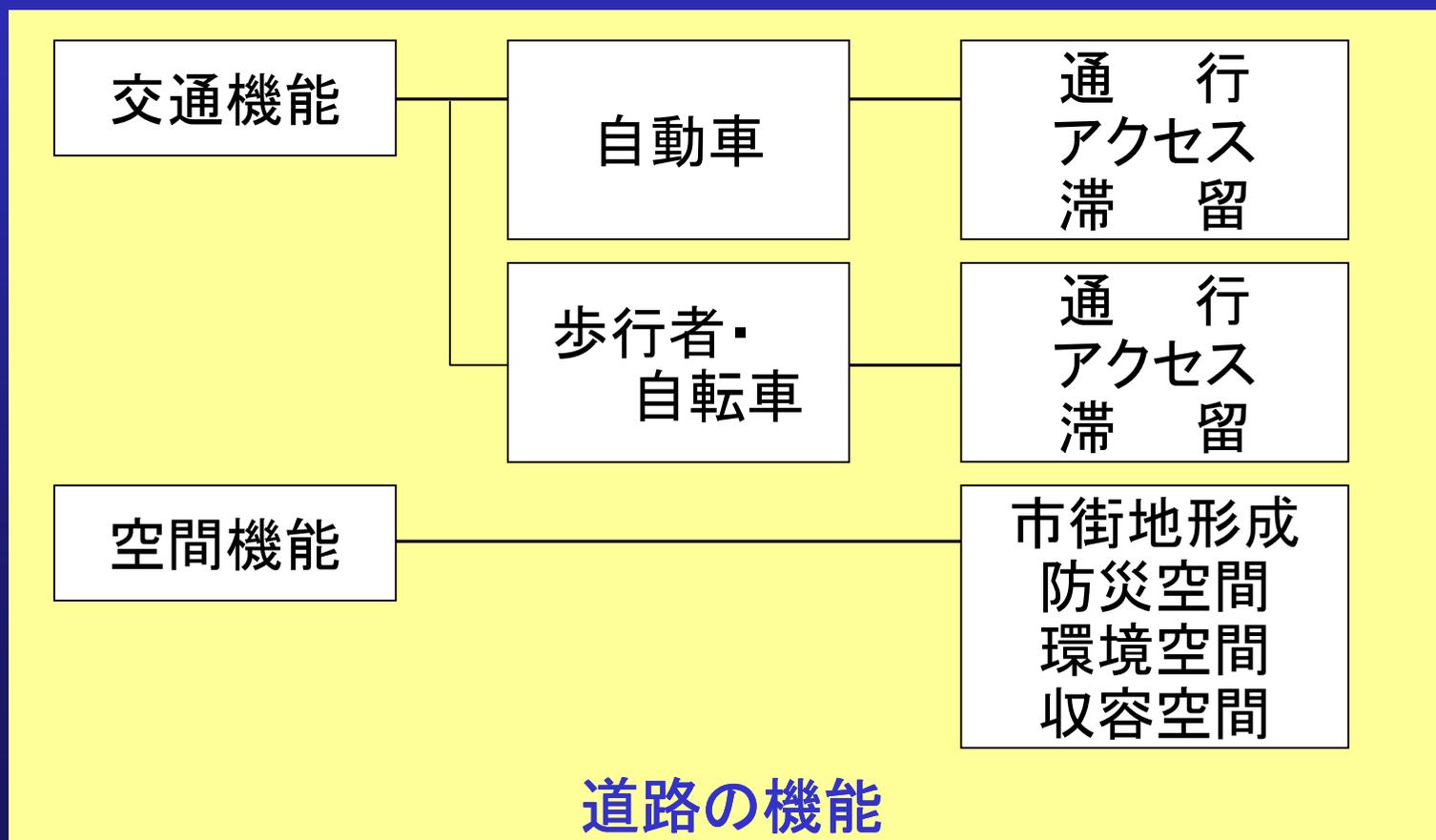


# 第1章 概説

## 1-1 道路の役割と機能

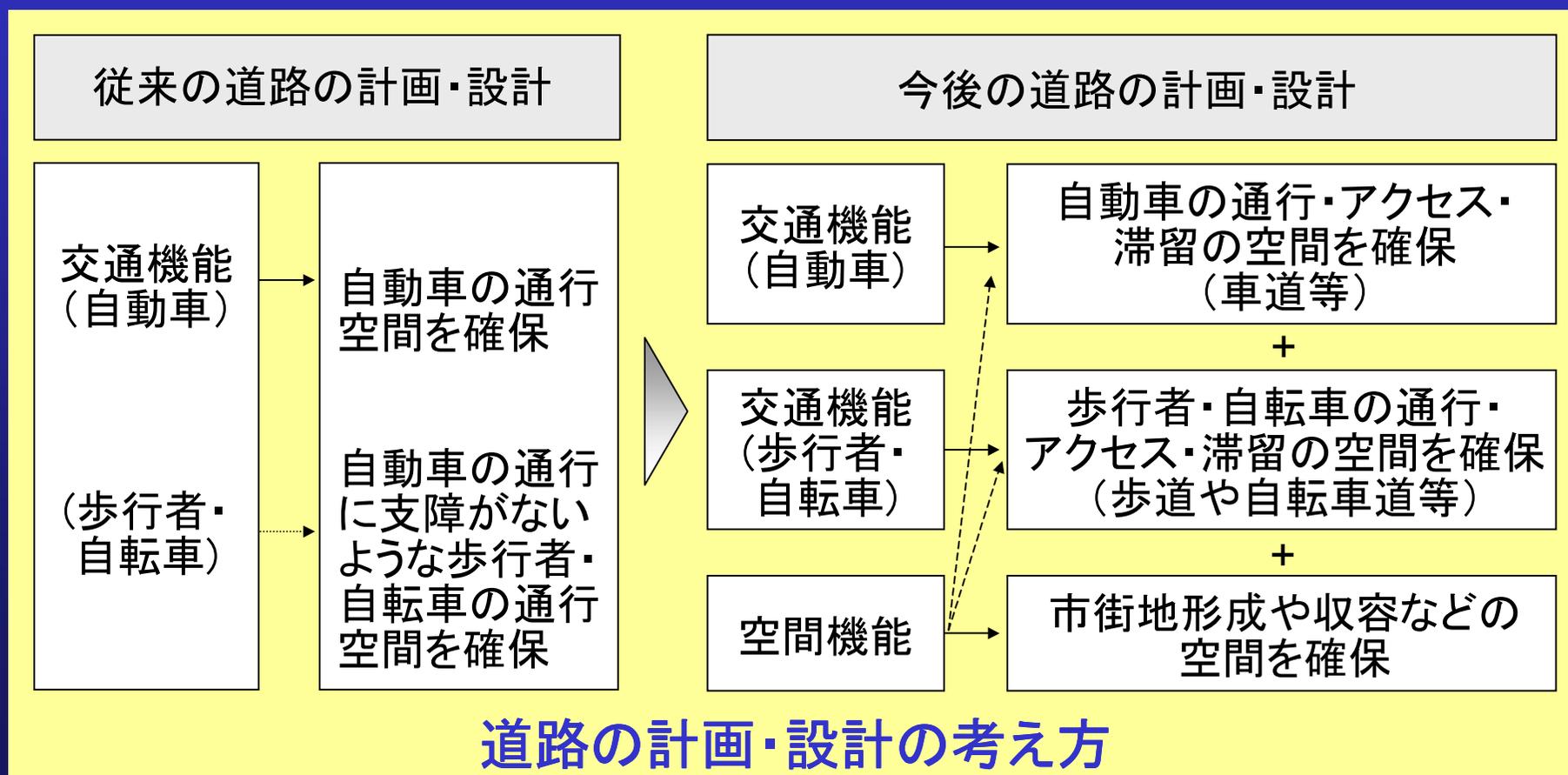
◇道路は、生活や経済活動に不可欠な基本的な社会資本として大きな役割を果たし、多様な機能を有する



# 第1章 概説

## 1-2-1 多様な機能の重視

◇従来は自動車の通行を中心とした考え方、今後は多様な道路の機能を考慮することが必要



# 第1章 概説

## 1-2-2 地域に応じた弾力的な基準の運用

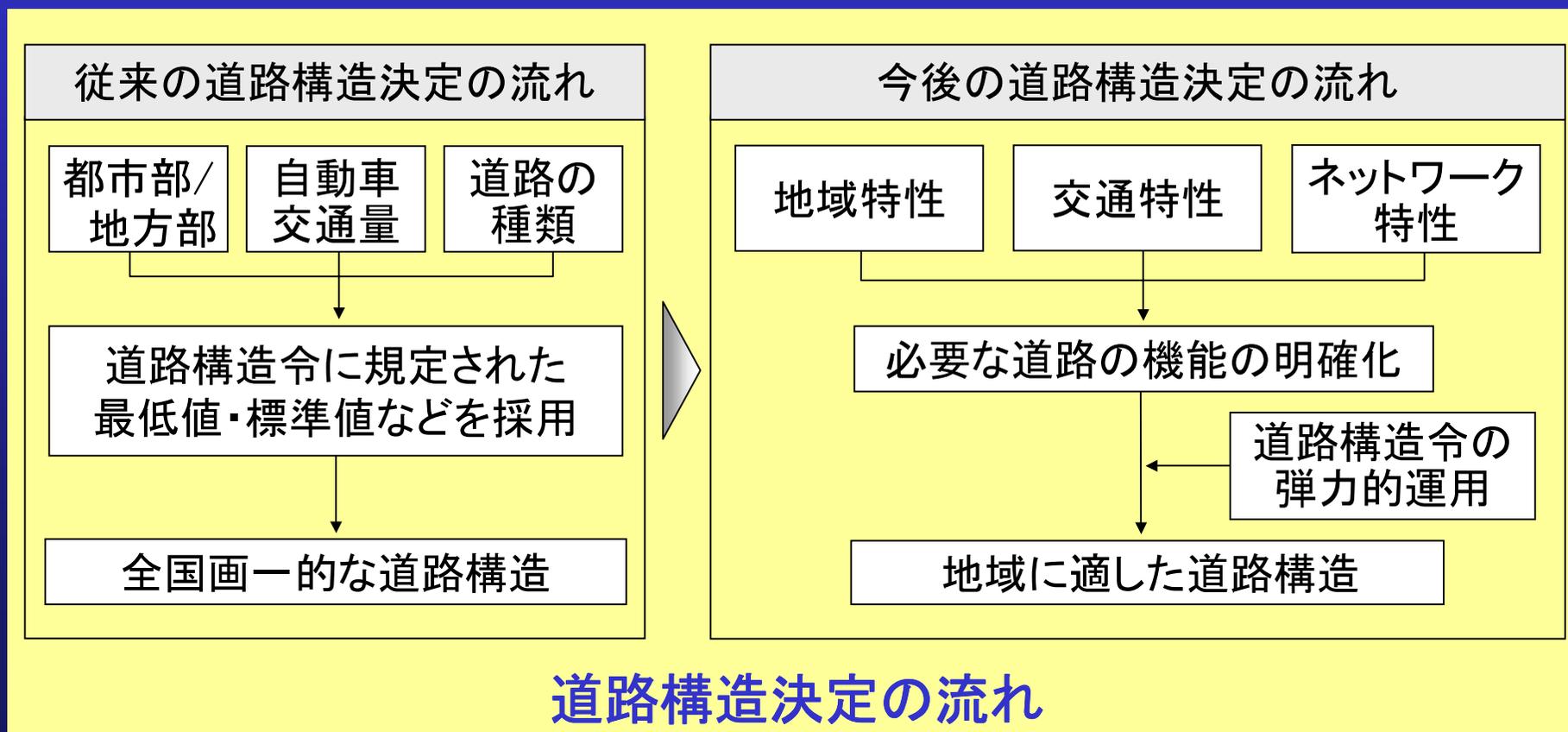
◇多様な道路の機能のうち、地域の状況から、当該道路において重視すべき機能を明確化

◇地域の裁量に基づき、道路構造令の基準を弾力的に運用

# 第1章 概説

## 1-3 道路の計画・設計の手順

◇道路の特性から必要となる道路の機能を確保するのに必要な道路構造を総合的に判断



# 第1章 概説

## 1-4 道路構造令の運用の考え方(1)

### ■弾力的な運用の場面

#### ①よりニーズに合致した道路構造とする場合

道路構造令に示してある最低値等をそのまま適用するのではなく、地域の状況に応じた望ましい道路構造要素や値を適用

#### ②必要最低限の道路構造とする場合

道路構造令の認める範囲において、地域の状況に応じて特例規定等を弾力的に運用することにより、より経済性を考慮

# 第1章 概説

## 1-4 道路構造令の運用の考え方(2)

### ■運用上の留意点

- ◇地域にとって、真に必要な道路を整備するために弾力的に運用すべき、単に事業執行を容易にすることを目的としてはならない
- ◇安全性に係わる規定については、安易に規格を下げるべきではない
- ◇道路構造令は完成時の道路構造を規定 暫定供用時の道路構造は、必ずしも構造令に合致する必要はないが、当面必要な機能を満足しなければならない

# 第1章 概説

## 1-4 道路構造令の運用の考え方(3)

### ■弾力的な運用例 地方部の道路などにおける 歩道等設置

◇歩行者交通量や沿道状況から歩道等の両側への  
設置が不必要な場合



片側のみの設置とすることが可能

◇歩行者交通量の非常に少ない場合



自転車歩行者道や歩道を設置しないことが可能

## 【道路構造令における歩道等に関する規定の主旨】

### 基本となる規定

(自転車歩行者道)

第10条の2第1項

自動車の交通量が多い道路には、自転車歩行者道を道路の各側に設ける

(歩道)

第11条第1項

歩行者の交通量が多い道路などには、その各側に歩道を設ける

第11条第2項

歩行者の交通量が少ない道路などには、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合には、歩道を設ける

### 特例規定(上記各条項共通)

やむを得ない場合にはこの限りでない

# 第1章 概説

## 1-4 道路構造令の運用の考え方(4)

### ■弾力的な運用例 既存交差点における 横断面構造再編

◇一度道路構造令にもとづいて新設した道路において、  
沿道や交通の状況が変化



道路交通環境を改善するため、  
道路構造を再編することが可能

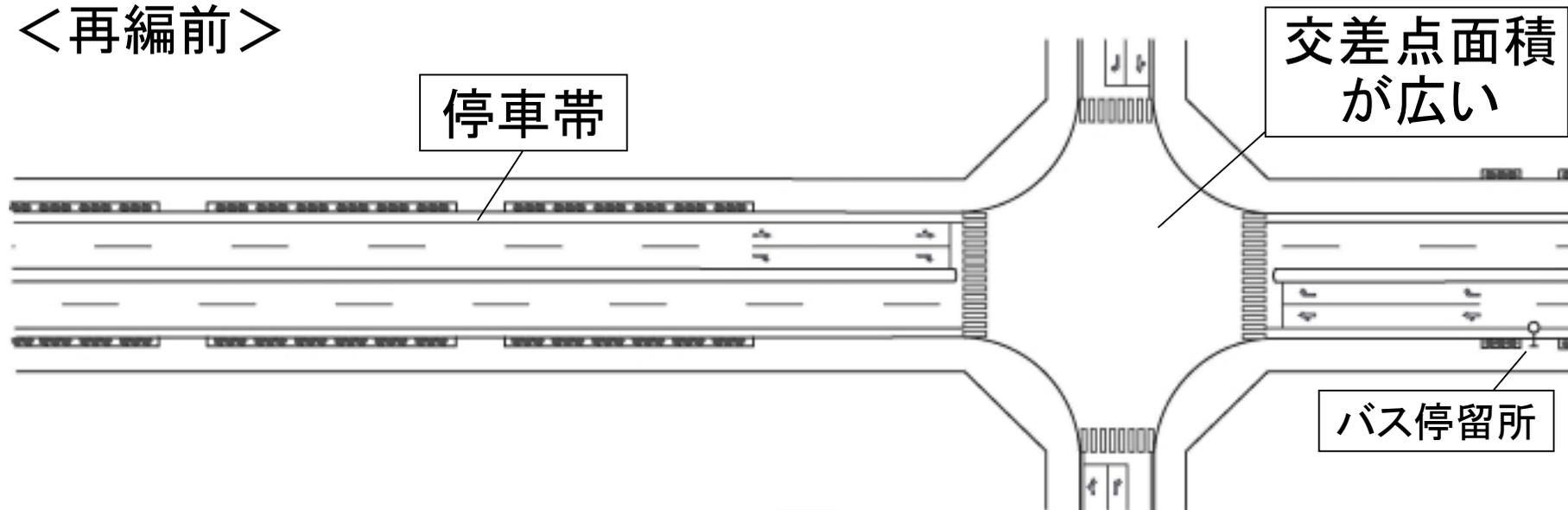
例) 交差点付近で停車帯を削除

→歩行者の滞留空間を確保(第11条の2)

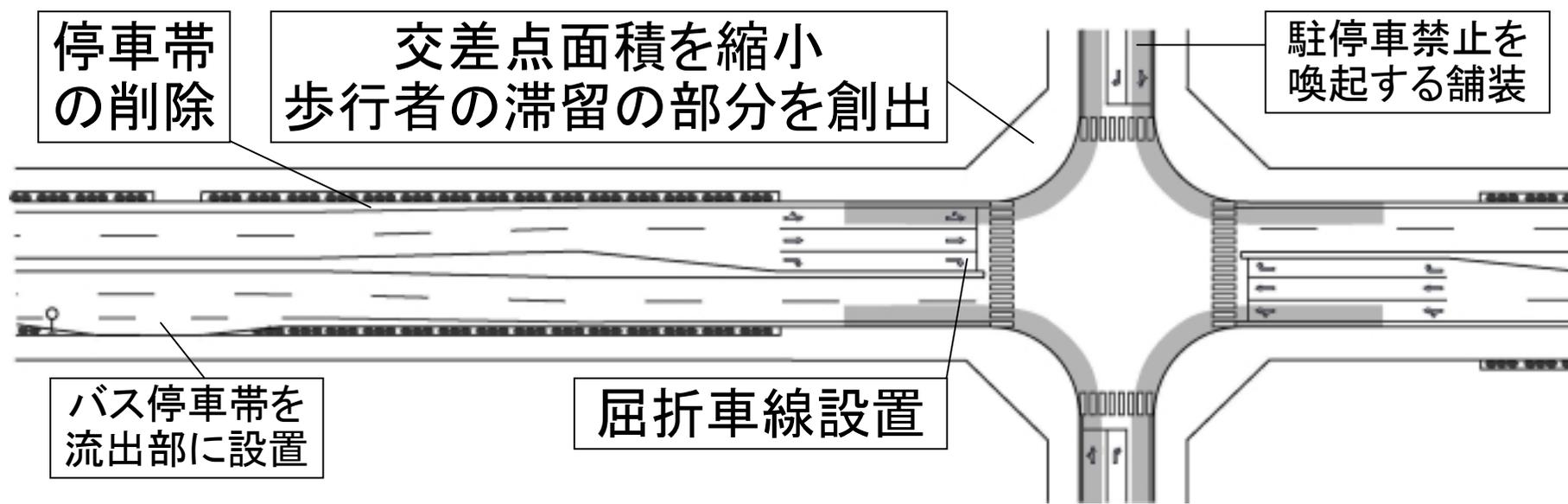
→車線幅員縮小、交差点部の車線数増加(第27条第3項)

# 【交差点における横断面構成再編の例】

<再編前>



<再編後>



# 第2章 道路の機能を確保する道路構造

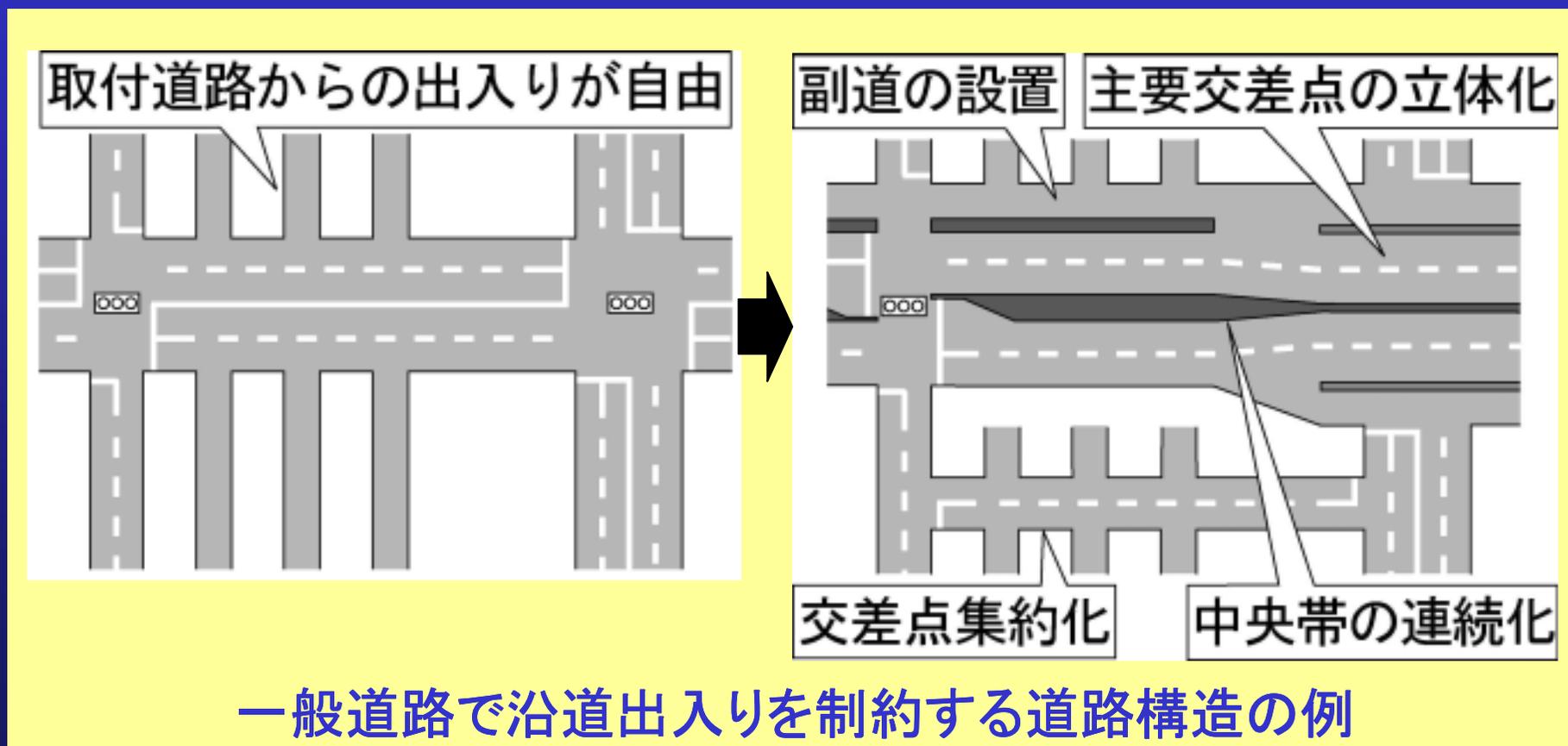
## 2-1-1 自動車の交通機能と道路構造(1)

自動車の交通機能	通行機能	円滑性の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 出入制限など規格の高い道路構造</li><li>・ 交通特性に応じた車線数設定</li><li>・ 単路の容量だけでなく、交通のネックとなる箇所にも配慮（サグ部、分合流部など）</li></ul>
		安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 平面線形と縦断線形の組合せ</li><li>・ 交差点、分合流部での見通し確保</li></ul>
		信頼性の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 耐震性の確保、のり面構造</li><li>・ 除雪や堆雪のための幅員の確保</li><li>・ 消融雪施設の設置</li></ul>
		快適性の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 眺望を考慮した線形</li><li>・ 情報提供</li></ul>
	アクセス機能	アクセス性の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 本線への直接出入り可能な構造</li><li>・ 適当な交差点間隔を確保</li><li>・ 停車帯、荷捌きスペースの設置</li><li>・ 駅前広場、バス停車帯</li></ul>
	滞留機能	滞留空間の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 駐車場、タクシープール、バスターミナル</li><li>・ S A / P A、道の駅</li></ul>

## 第2章 道路の機能を確保する道路構造

### 2-1-1 自動車の交通機能と道路構造(2)

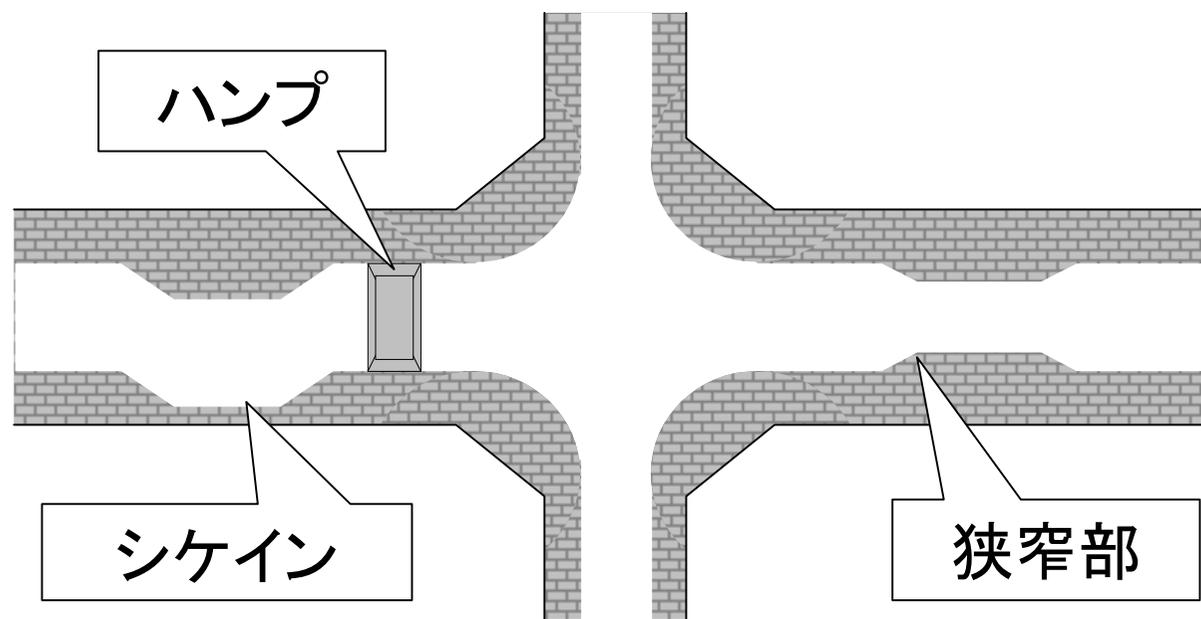
◇自動車の通行機能を重視する道路では、出入制限等高い規格の構造を採用



## 第2章 道路の機能を確保する道路構造

### 2-1-1 自動車の交通機能と道路構造(3)

◇自動車の通行機能を抑制する道路では、必要に応じて自動車の走行速度抑制のための構造を採用



自動車の走行速度抑制のための構造

## 第2章 道路の機能を確保する道路構造

### 2-1-2 歩行者・自転車の交通機能と道路構造(1)

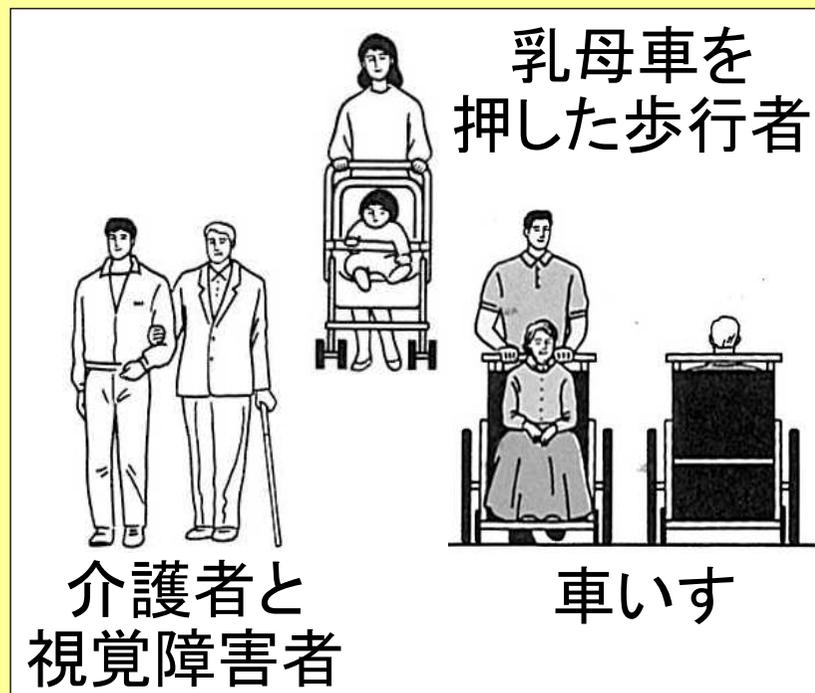
歩行者・自転車の交通機能	通行機能	連続性の確保	・ 歩道や歩車共存道路等の連続的な設置
		安全性の確保	・ 歩道者、自転車、自動車の分離 ・ 歩車共存道路、コミュニティ道路の整備
		バリアフリーへの対応	・ 車いす等を考慮した歩道等の有効幅員の確保、平坦性、勾配 ・ 昇降装置等の歩行支援施設の設置
		快適性の確保	・ 舗装の素材への配慮 ・ 植栽、施設の形状・色彩への配慮
	アクセス機能	アクセス性の確保	・ ペDESTリアンデッキ等の設置 ・ 停留場、駅前広場のバリアフリー化
	滞留機能	たまり空間の確保	・ バスや横断待ちのための空間の確保 ・ ベンチ等の施設、広場の設置 ・ 駐輪場の設置

## 第2章 道路の機能を確保する道路構造

### 2-1-2 歩行者・自転車の交通機能と道路構造(2)

◇車いすでの通行、ウィンドウショッピングなど、多様な利用形態を考慮し、必要な歩行者の通行機能を確保

#### ◆病院・福祉施設周辺



#### ◆繁華街



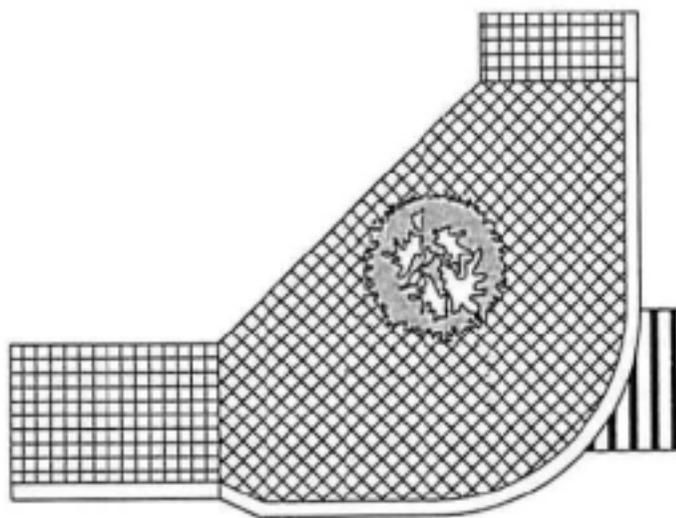
歩行者の利用形態

## 第2章 道路の機能を確保する道路構造

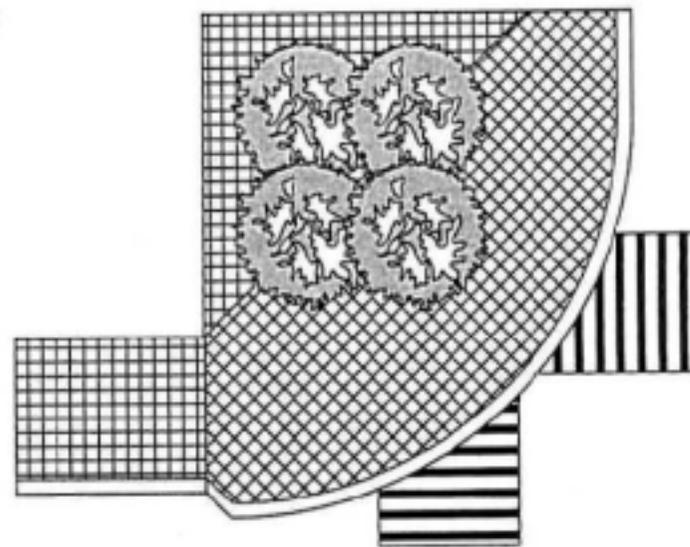
### 2-1-2 歩行者・自転車の交通機能と道路構造(3)

◇必要に応じて、滞留のための空間、ベンチなどを確保

■隅切部の広がり確保、  
街角に広場を形成する



■民地と一体的な空間とし  
積極的に広場をつくりだす



隅切りによる広場の創出

# 第2章 道路の機能を確保する道路構造

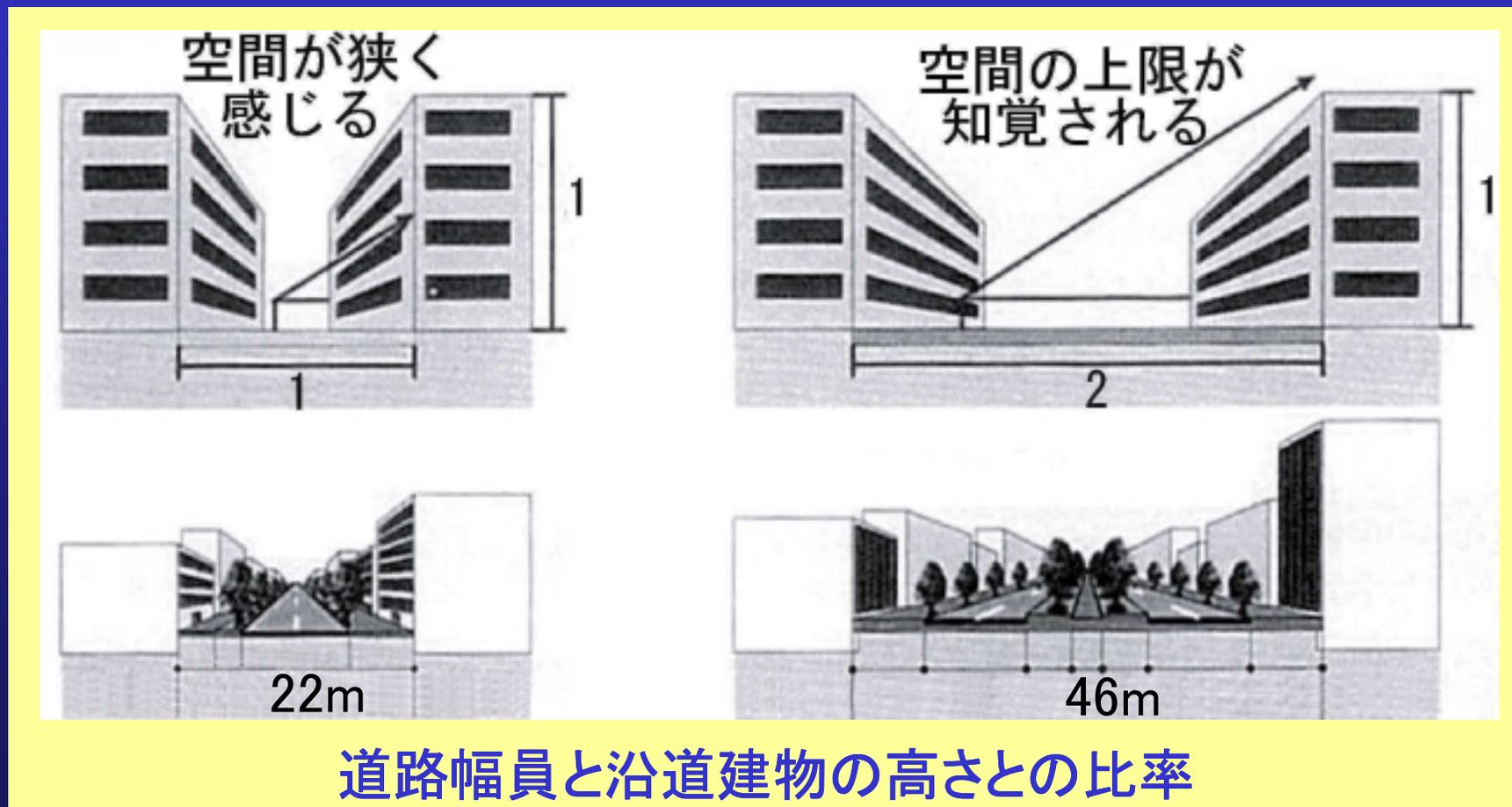
## 2-2 空間機能と道路構造(1)

空間機能	市街地形成	都市・地区の骨格形成	・都市の骨格として、街並みを形成する広い幅員の確保（広い中央帯・歩道など）
		沿道立地促進	・沿道利用のしやすい道路構造（アクセス性の確保）
	防災空間	防災空間形成	・必要な総幅員を確保 ・植栽、電線類地中化
	環境空間	道路緑化	・並木、植樹帯の設置、中央帯への植栽
		景観形成	・植栽、電線類地中化、附属施設による修景 ・景観に配慮した構造物のデザイン
		沿道環境保全	・地下等の構造の採用 ・遮音壁、環境施設帯の設置 ・低騒音舗装等の採用
	収容空間	公共公益施設の収容	・路面電車などの軌道の収容 ・共同溝、電線共同溝の収容

## 第2章 道路の機能を確保する道路構造

### 2-2 空間機能と道路構造(2)

◇沿道建物の高さや道路幅員のバランスなどを考慮して  
総幅員を決定



## 第2章 道路の機能を確保する道路構造

### 2-2 空間機能と道路構造(3)

◇延焼防止としての機能を考慮し総幅員を確保、植樹帯や電線類地中化により防災機能が向上

#### 【東京都における延焼遮断帯形成基準】

幅員27m以上

幅員24m以上27m未満 かつ 不燃化率40%以上

幅員16m以上24m未満 かつ 不燃化率60%以上

幅員11m以上16m未満 かつ 不燃化率80%以上

## 第3章 地域の状況に応じた道路構造

### 3-1 地域の状況に応じた高速道路等の構造(1)

#### ■高規格幹線道路の構造

- ◇将来は4車線必要だが当面は2車線でよく、  
段階的に建設を行う道路は、暫定2車線構造



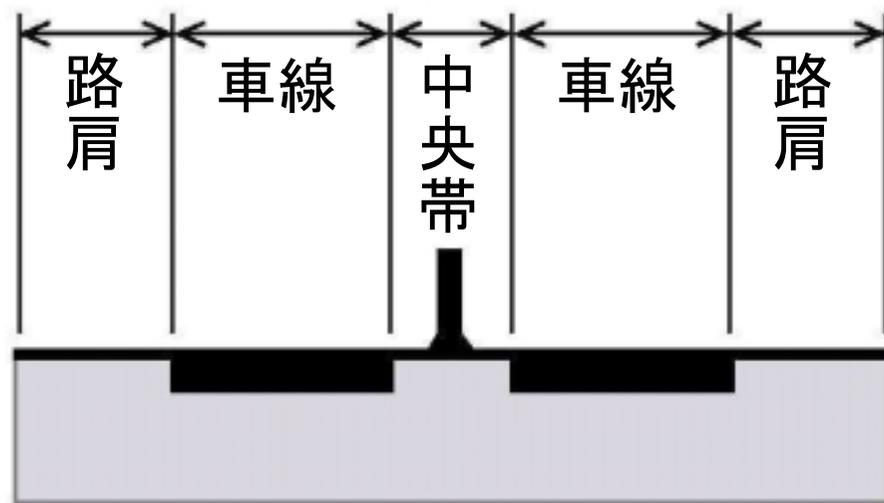
暫定2車線道路の横断面構成(片側に当初施工する場合)

# 第3章 地域の状況に応じた道路構造

## 3-1 地域の状況に応じた高速道路等の構造(2)

◇将来的に交通量が少ない道路は、完成2車線構造

標準的区間



長大橋や  
長大トンネル区間等



完成2車線道路の横断面構成

## 第3章 地域の状況に応じた道路構造

### 3-1 地域の状況に応じた高速道路等の構造(3)

#### ■地域高規格道路の構造

路線全体で60km/h以上のサービス速度を確保  
できる範囲で、地域に応じた構造を採用



◇設計速度：80km/h→60km/hも適用可能

◇車線数：4車線→2車線も適用可能

(付加追越車線を適宜設置)

◇現道活用：一部区間、現道を活用することが可能

## 第3章 地域の状況に応じた道路構造

### 3-2 都市の状況に応じた道路の構造(1)

#### ■ 都心部における道路の構造

都市や地区のシンボルとなる道路では、滞留や  
景観形成等空間機能を考慮



規定値より広い幅員の歩道、植樹帯、中央帯等  
を採用、副道を設置



シンボルとなる道路の例(名古屋市 久屋大通)

## 第3章 地域の状況に応じた道路構造

### 3-2 都市の状況に応じた道路の構造(2)

#### ■ 中心市街地等における道路の構造

商業施設の集積する繁華街の道路では、買い物等にとって便利で快適な道路空間を形成



#### 表通り

ウィンドウショッピング等を考慮した歩道幅員を確保、ベンチ等施設を設置

#### 裏通り

道路自体がたまり空間となる歩車共存道路等を採用し景観形成等にも配慮

## 第3章 地域の状況に応じた道路構造

### 3-2 都市の状況に応じた道路の構造(3)

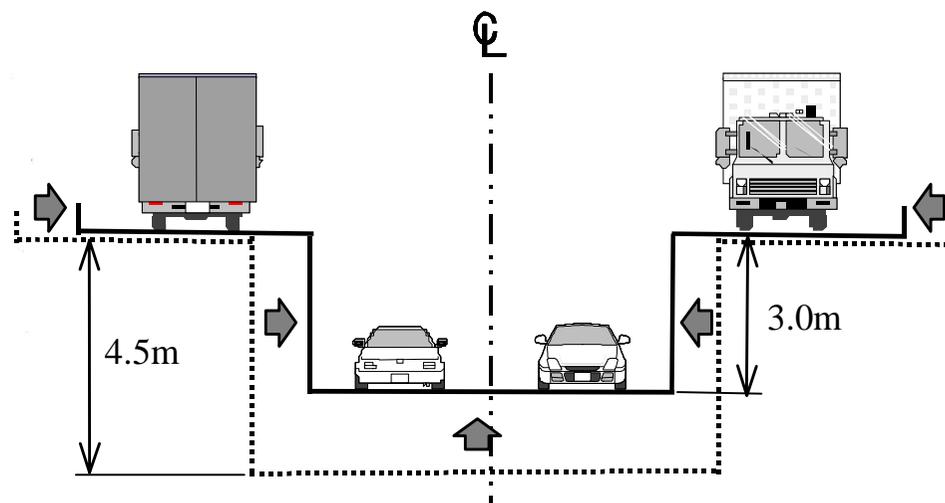
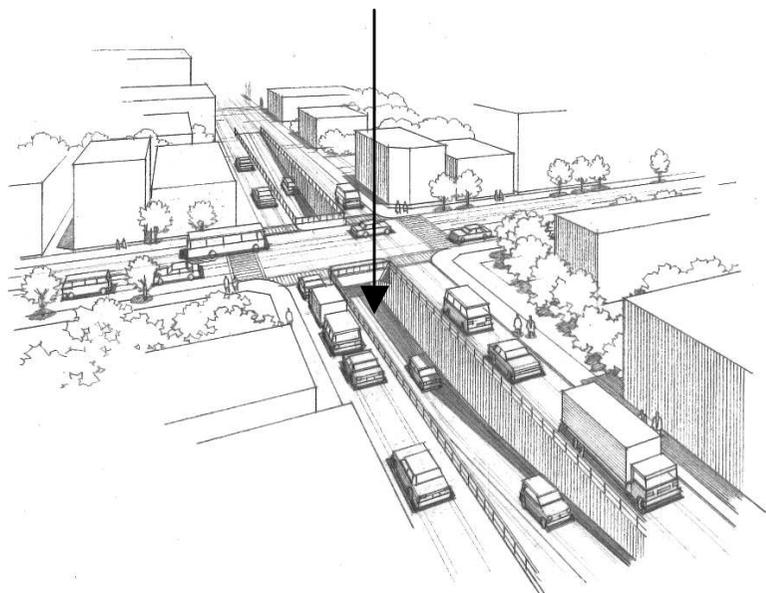
#### ■地域の状況に応じた渋滞対策

早期の道路整備が必要だが用地確保が困難な道路では、道路規格を小さくして早期に容量拡大



乗用車や小型貨物車のみが通行可能な小型道路(乗用車専用道路)を採用

## アンダーパス部を 小型道路として整備



- 小型道路として整備する場合
- ..... 一般道路として整備する場合

小型道路の構造(アンダーパスの例)

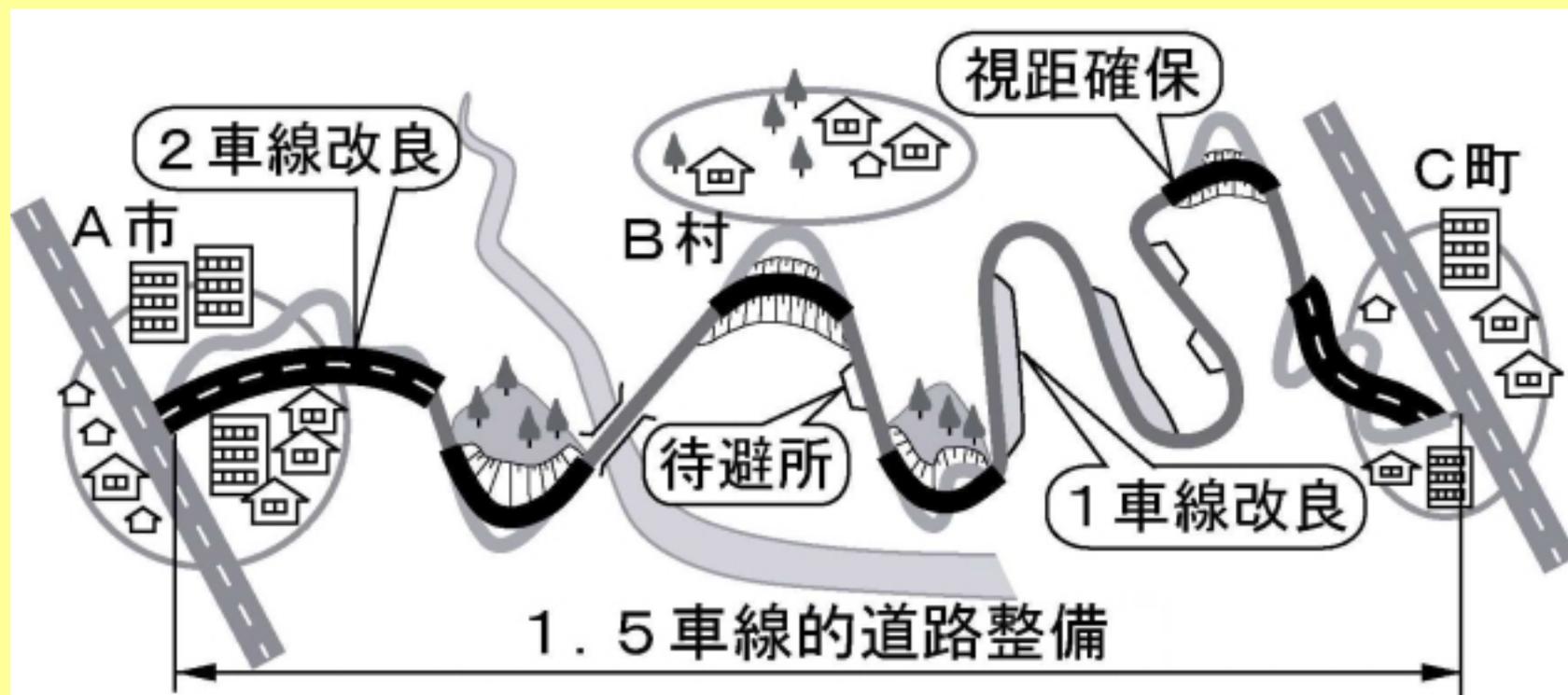
## 第3章 地域の状況に応じた道路構造

### 3-3 山地部等における道路の構造

交通量は少ないものの日常生活に不可欠で早期整備が求められる道路では、必要最低限の通行機能を確保できる道路構造を採用



本来2車線となる道路で、1車線改良と2車線改良、局所改良などを組み合わせ、1.5車線の道路を整備



- 2車線改良 (第3種第3～4級)  
集落内または隣接区間, 集落間で交通量が多い区間, 追い越しが必要な区間など
- 1車線改良 (第3種第5級)  
現道幅が狭隘または視距確保・災害防除 区間など

- 現道活用  
現道幅が広く, 問題のない区間
- 待避所  
現地に即し必要に応じて設置

## 1.5車線的道的整備の例

## 第3章 地域の状況に応じた道路構造

### 3-3 観光地・自然豊かな地域における道路の構造

#### ■歴史・文化が保全されている地域における道路の構造

歴史的街並み等が保存された地域の道路では、地域の歴史・文化等の特色を道路構造にも反映



祭りの会場として道路全体を一体的に利用できるよう構造的に工夫(撤去可能な防護柵、縁石など)

地域特有の雰囲気や醸成した景観を形成するため、地域特性を反映した素材、デザイン等を採用

## 第4章 道路の計画・設計にあたっての配慮事項

### 4-4 都市計画道路における留意点

◇整備が比較的長期にわたり、社会情勢の変化等により求められる機能や構造基準が変わった場合



それらを踏まえた道路構造の見直しが必要



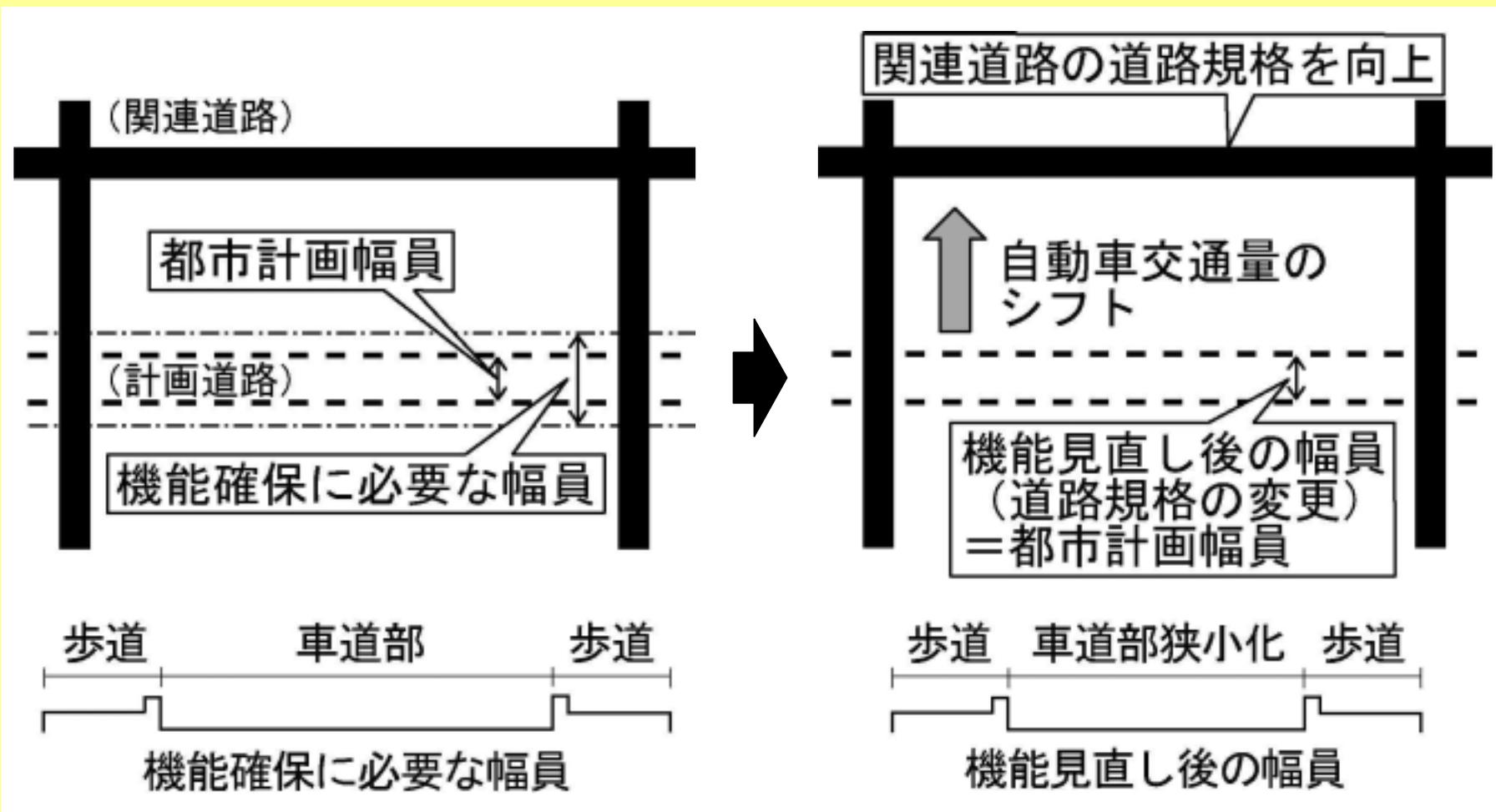
道路構造見直しの際、沿道の建築物の状況等により都市計画変更が不適切な場合



周辺道路との適切な役割分担の観点から機能を見直すなどにより、既定幅員で対応

計画幅員より広い幅員  
が必要

自動車の通行機能を関連道路で  
補完し，既決定幅員内で整備



道路の機能を分担して整備を進める場合の例