

7 道路幅員の決定について

計画交通量、道路の区分などが決定したところで、いよいよ、次に道路の横断面（幅員）を検討していくことになります。

(1) 道路幅員(横断面)の基本的構成要素について

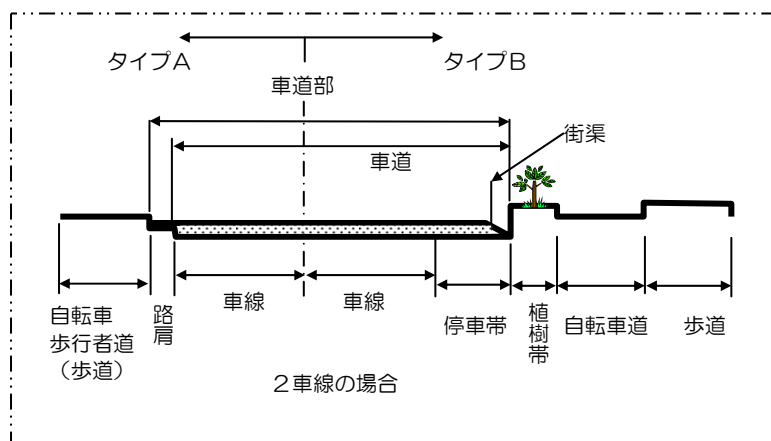
ここでは一般道を中心に説明しますが、幅員の基本的構成要素としては次のものがあります。

なお、縮小や省略ができるものもありますし、「但し書」もありますので、各項目の詳細については平成16年2月発行の「道路構造令の解説と運用」（ここでは新解説書という）を片手に、よお〜く勉強して下さいネ！

ところで、既存の都市計画道路など既に幅員が決定されているものがありますが、この説明ではあくまでも、現時点における「道路構造令」に基づく基本的な考え方を示します。

【道路幅員(横断面)の基本的構成要素】

- ① 車道(車線によって構成される道路の部分)
- ② 中央帯
- ③ 路肩
- ④ 停車帯(車道の一部)
- ⑤ 自転車道
- ⑥ 自転車歩行者道路
- ⑦ 歩道
- ⑧ 植樹帯
- ⑨ 副道(車道の一部)
- ⑩ 軌道敷



路面電車の関連で「軌道敷」が追加されています。
(新解説書 P. 173 参照)

注) タイプAはごく標準の場合になります。(路肩+自歩道等)

タイプBはいろいろな構成要素が含まれています。

(停車帯+植樹帯+自転車道+歩道等)

それではこれから、各基本的構成要素等について用語の定義も含めて、これだけは知っておいたほうが良いと思われる内容をごく簡単に説明していきます。

① 車道について（車線等） 【道路構造令第5条】

車道とは、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。）をいいます。

また、「車道」とは基本的には車線により構成されていますが、車線により構成されていない車道の部分としては副道、停車帯、交差点などがあります。

i) 車線について（道路構造令第5条参照）

車線とは、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。）をいいます。

なお、車線の幅員はその道路の区分（種、級）により決定されます。そして、一般の道路である第3種及び第4種で、普通道路の場合の車線の幅員は次のとおりです。

道路構造令のH15年の改正により、第3条第6項において、普通道路と小型道路とに区分されました。【参照】新解説書(P.186)

【普通道路の車線の幅員】

区分		車線の幅員(m)	*特例値(m)
第3種	第1級	3.50	—
	第2級	3.25	*3.50
	第3級	3.00	—
	第4級	2.75	—
第4種	第1級	3.25	*3.50
	第2級	3.00	—
	第3級		

注) 第3種第2級、第4種第1級の道路にあっては、交通状況により必要がある場合においては0.25mを加えた値とすることができます。（*は特例値）

なお、この特例値を採用する具体的な例としては次のような場合が考えられます。

- ・第3種第1級の道路に接続する第4種第1級の道路
- ・主要幹線に該当する第3種第2級又は第4種第1級の道路
- ・大型車の交通量が多く、その混入率が概ね30%を超える場合

「特例値」って、小さな値の採用ばかりと思っていたんだけれど大きいのもあるんだ！ 知らなかったよ。

Q 「小型道路」ってどんなの？ 【参照】新解説書(P.68)

A 「小型道路」とは、道路構造令第3条第4項により乗用車や小型貨物車のみが通行可能な道路で、その設計車両は第4条第2項に規定する小型自動車等です。

この「小型道路」を「乗用車専用道路」とも言います。

【参照】新解説書(P.188)

【小型道路の車線の幅員】

	区分	車線の幅員(m)
第3種	第1級	3.00
	第2、3、4級	2.75
第4種	第1、2、3級	2.75

でも、小型道路って実際にあるのかしら？

知らね～！

あれれ？ これらの車線の幅員の表には第3種5級と第4種4級の車線幅員がないよね！ 何んでなの？

じゃあ、次の「ちょこっと質問」にて答えます！

Qちょこっと質問 第3種第5級及び第4種第4級の車線の幅員は？

道路構造令第5条第5項によると、第3種第5級及び第4種第4級の道路については車線の幅員としてではなく、車道の幅員として規定されています。そして、停車、乗用車相互のすれ違い、消防活動等を考慮し、車道の幅員は4.0mとなっています。

ただし、計画交通量が極めて少なく（おおむね100台/日以下）、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31条の2の規定により狭窄部を設ける場合においては、3.0m（路肩を含めた最小道路幅員は4.0m）とすることができるとされています。

【参照】新解説書(P.187)

【再質問！】

特別な場合等を除き第4種第4級の車道の幅員は4.0mとなっているということですが、路肩を含めた最小道路幅員は5.0mとなるのですか？

【回答】

そのとおりですね、この場合の最小道路幅員は5.0mとなります！
そして、車道幅員4.0mとの差である1.0mとは路肩（0.5m×2）部の最小幅員に相当するのです。（なお、この例の「路肩の種類」としては、次に紹介する「狭路肩」となっています。）

ところで、路肩にもいろいろな種類がありまして、幅員等により、全路肩、半路肩、狭路肩および保護路肩に分類され次のようになっています。

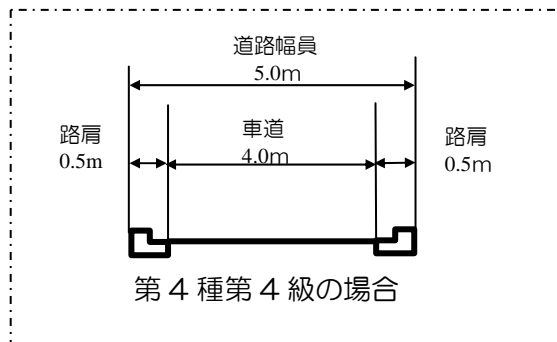
- i) 全路肩： L=2.50～3.25m
すべての車両の一時停止が可能。
- ii) 半路肩： L=1.25～1.75m
乗用車は停車が可能。
- iii) 狭路肩： L=0.50～0.75m
走行上必要な最小限の側方余裕幅が確保できる。
- iv) 保護路肩： 路上施設を設けるためのスペースとなり、また歩道等を設ける場合にそれらを保護するもの。

【参照】新解説書(P.206)

な〜んだぁ！ いつも設計等で取扱ってるのは、この「狭路肩」なのか！

【参考】

この第4種第4級等の説明を図化すると次のようになります。
なにしろ、このパターンはよくある「狭い道路」のことですね！



ちよこっと知

1車線道路とは？

先ほど説明した第3種第5級及び第4種第4級の道路！
これらは、別称「1車線道路」と呼ばれています。車線の幅ではなく車道の幅員が4mとされており、相互通行の場合において、正確な表現としては「2方向1車線道路」と呼んだほうがいいかも知れません。

【質問】じゃあ、「2方向1車線道路」があるなら、「1方向1車線道路」ってあるの？

【回答】それって、よくよく考えると、1車線で一方通行のことですよ！
いわゆる、一方通行の生活道路のことですよ。
「2方向1車線道路」も「1方向1車線道路」も、なにしろそこいらじゅうにいっぱいありますネ。

な〜るほど！ そう言われればウチの周りにもいっぱいあるわ。



この小型道路は一般的な救急車両の通行を考慮しています。

【参照】新解説書(P.165)

【参考】小型道路の設計車両諸元(m)・・・小型自動車等 道路構造令第4条（設計車両）より

設計車両	長さ	幅	高さ	軸距	最小回転半径
小型自動車等	6.0	2.0	2.8	3.7	7.0

その他の諸元

○小型自動車	4.7	1.7	2.0	2.7	6.0
◎普通自動車	12.0	2.5	3.8	6.5	12.0

② 中央帯について（車線の分離等） 【道路構造令第6条】

中央帯とは、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行います。

Q すいません！ この「側方余裕」って、なんですか？

A 運転するのに車体の左右に十分空間があった方がより安心ですよ。その車両との余裕の距離をいうのです。例えばトンネルの中の運転なんかでも、すぐに壁があったら怖いでしょ！

車線の分離等については第6条に規定されており、次の場合においては「往復の方向別に分離する。」こととされています。

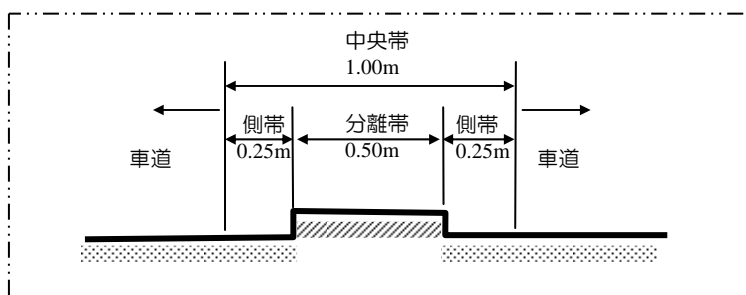
- 車線の本数が4以上である第1種、第2種又は第3種第1級の道路（上下車線が独立して設けられている場合は除く。）
- 車線の本数が4以上であるその他の道路について、安全かつ円滑な交通を確保する必要がある場合

この「往復の方向別に分離する。」ために必要がある時は、中央帯を設けるものとされているのです。

中央帯は4車線以上の場合に設置なのか！
交通量が多いと対向車との衝突の危険性が高いもんね。まして、中央帯がなかったら高速道路なんか危なくて運転できないヨ！
「まだ、この歳ではとても死ぬね～。まだまだやることあるのだ。」

ところで、中央帯には側帯を設けることになります。
(注) 中央帯は分離帯と側帯とで構成されており、分離帯の両側に側帯を設けます。そのかわり路肩はありません。

中央帯等の配置等については次の図を参考にしてください！



この図は第 4 種の場合の最小幅員の例ですが、言葉の解説だけではなかなか理解できないものです。(まさに、「百聞は一見にしかず。」・・・ですね！)

ここで幅員に関していろいろとまとめてみると、第 3 種・第 4 種道路の中央帯と側帯および分離帯の幅員は次のとおりです。(第 6 条 3 項参照)

【参照】新解説書(P.190)

区 分		中央帯の最小幅員 (m)	側帯の幅員 (m)	分離帯の最小幅員 (m)
第 3 種	第 1、2 3、4 級	1.75	0.25	1.25
第 4 種	第 1、2 3 級	*1.00	0.25	0.50

注) この表では第 3 種第 1 級のみが必置です。

なお、第 3 種第 5 級及び第 4 種第 4 級については 4 車線はあり得ないので表にはないのです。(当たり前と言えば、そのとおり！・・・)

【参考】 第 4 種の場合の中央帯の最小幅員(*)

【側帯の幅員】 * 2 + 【分離帯の最小幅員】 = 【中央帯の最小幅員】

∴ 【0.25】 * 2 + 【0.50】 = 1.00 (m)

Q あれれ？ 既述の「計画交通量別の級種および車線数表」によると、第 4 種の第 3 級に多車線道路である 4 車線道路はあり得ないのでは？ だから、元々、この表にある第 4 種第 3 級の中央帯の値はなんであるの？

A 前にも述べましたが、状況により 1 級下の級を適用することができるとしているので、本来、4 車線の第 4 種第 2 級が実状に応じて 4 車線の第 4 種第 3 級となり得るのです。



【川崎市役所通りの中央帯】

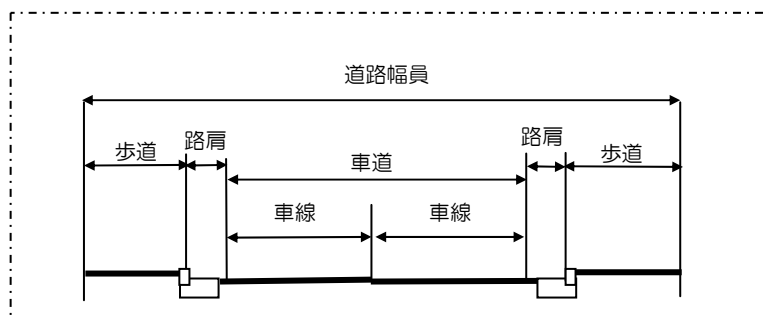
（第 4 種第 1 級）

国道 15 号のハローブリッジから川崎駅方向をのぞむ。

③ 路肩について【道路構造令第8条】

路肩とは、道路の主要構造物を保護し、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行います。

次の図は標準的な2車線道路の道路幅員の構成を示したものです、



上記による路肩の位置付けからも、道路には車道に接続して路肩を設ける必要があります。なお、中央帯又は停車帯を設ける場合は除きます。

i) 路肩の機能について

路肩の主な機能としては次にあげるものがあります。

- ア) 道路の主要部分を保護する。
- イ) 側方余裕幅として交通の安全性と快適性に寄与する。
- ウ) 路上施設を設けるスペースにもなる。(電柱等)
- エ) 路肩上で雨水の集水ができる。(路面排水のための街渠の設置)
- オ) 歩道等のない道路については歩行者等の通行部分ともなる。

・・・など、その他にもいろいろな機能があります。

ところで、第3種・第4種の車道の左側に設ける路肩の幅員については次のとおりです。

【参照】新解説書(P.208)

【普通道路の左側路肩】

区 分		*左側路肩の 最低幅員 (m)	縮小値 (m) 【特例値】
第3種	第1級	1.25	0.75
	第2級	0.75	0.50
	第3級		
	第4級		
	第5級	0.50	
第4種	全級	0.50	

注) 種々の条件により右欄の値【特例値】まで縮小することができます。

*第8条第2項において「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。」ということなので「最低幅員」として扱っています。

【小型道路の左側路肩】

区 分		*左側路肩の最低幅員 (m)
第 3 種	第 1 級	0.75
	第 2、3、4 級	0.50
第 4 種	第 1、2、3 級	0.50

Q あれ～？ 前頁の普通道路の表で第 3 種第 5 級と第 4 種の縮小値【特例値】はないの？ それに「一」でなく、「空欄」の意味は何、…。

A ちょっと、いい質問です！
基本的には縮小値はないのですが、次に説明する路肩の省略等とも多少関連があります。

さて、今まで路肩といえば、道路左側の路肩について述べてきましたが、「右側路肩」というものもありますので、多少、頭の片隅に入れておいて下さい。この右側路肩は、地方の山腹道路その他で往復の車道が中央帯以外の方法で分けられている分離道路において、車道の進行方向の右側に設ける路肩のことです。そして、第 3 種および第 4 種道路の右側路肩の最低幅員は普通道路、小型道路共 0.50m になります。

「ところで、クドい様だけど中央帯が設けられる場合、当該中央帯に接する車道右側には路肩という存在はないので念のため!! あるのは側帯です。」

ii) 歩道と路肩の関係について

【参照】新解説書(P.210)

この両者の関係はけっこうややこしいのですが・・・

第 3 種及び第 4 種の道路で歩道等を設ける場合（停車帯を設ける場合を除く）は半路肩ないしは狭路肩を設けることが原則となっています。

へえ～、原則なんだ。

また、「片側のみに歩道等を設ける場合で、歩道等のない側の路肩については道路構造令の規定値を用いる。」こととなっています。

旧解説書[S58.2]にはこの様な記載がありました。

でも、それは当たり前でしょ！

要は、両側歩道又は片側歩道を設置した場合でも両サイドに路肩を設けるということなのです。

ところが、次に示すとおり「省略」や「縮小」の考え方があるのです。

そんなのあるんだ？

iii) 路肩の省略又は縮小について

この省略等については次のように解説されています。

【参照】新解説書(P.212)

歩道等を設ける第3種、第4種の道路においては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つため支障がない場合には車道に接続する路肩の省略又は縮小をすることができる。この場合の縮小幅員としては、道路構造令に示す特例値を用いるとよい。・・・・・・・・・・。なお、運用上は、停車帯を設ける場合を除き、路肩の省略をすることは極めてまれである。

ここでも最後には「路肩の省略は極めてまれ」とされており、道路構造令第8条第6項において省略・縮小はできるとしていますが、縮小はできても省略は望ましくないとの見解になっているのです。

省略はしなくてもいいから、第4種の縮小値はないのかね？

また、『交通安全事業必携』においても、次のように同様の主旨の記述がされています。

「歩道を設置する側の路肩は道路構造令第8条第6項の規定により省略し、又はその幅員を縮小できるとされているが、交通状況、地域の特性、沿道状況等を考慮して、必要とする路肩の幅員をできるだけ確保することが望ましい。」

これじゃあ、どう判断していいか分かんねえ～、迷うぜ！

ここでの解説でも、歩道における路肩の取扱いについてはくどい様に述べられていますね！

やっぱり、路肩の省略は、よっぽどのレアケースと考えた方が良いかも、、、！

でも、既存の道路に後から歩道を造る場合など、どうしても幅員が足りない状況もあり得るし、.....

その様な場合にやむを得ず、理由付けとして、省略できるという項目を適用することになるのかも知れませんネ！

現場の理由付けが必要か、.. 実務の最後はみんな現場さ！

事件は現場で起こっている！ まさに「湾岸署」と同じですね。



あれ～、君もだんだん感化されてきたようだね！

iv) 路肩と排水施設について

第3種及び第4種の道路において車道部に接して歩道等をつくる場合には、車道と歩道等との間に路面排水のための「街渠」を必要とします。そして、この街渠は車輛重量に耐えられる構造とし、路肩内に設けることとなります。

街渠とは路面排水のため、通常、車道端に設けられる舗装された浅い水路のことをいいます。

路肩内に排水施設か...
だから都市部では路肩部イコール街渠となるのか!!
そして、舗装以上の強度を持ったコンクリート造りなのか!

【独り言】

なんか、「路肩」の考え方って、省略やら縮小やらエラく理解が難しくってとても煩わしいのです!

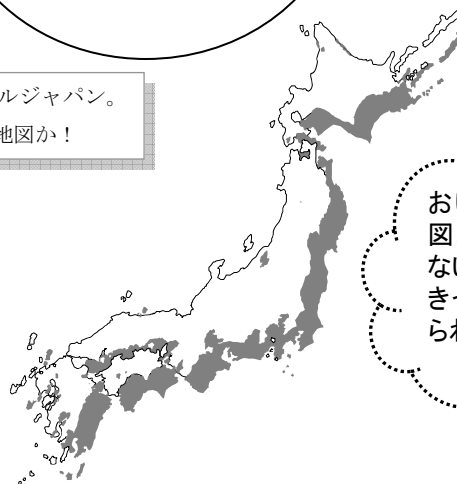
意外と、道路の断面図を考える場合の最大の問題点となるかも...。さて、この『道路構造令』ってオールジャパン扱いなので、全国のいろいろな現場状況に対して柔軟に対応できる様に配慮されているものの、理解するにあたっては結構、頭の中が混乱してしまうものです。

きっと、全国の自治体の道路担当者が、みんな一度は戸惑ってしまう疑問点の一つはこの路肩の考え方と言えるかも知れませんね!

「でも、この『道路構造令』と『道路構造令の解説と運用』って、実は無いと、とっても困るのよね...。」

道路構造令ってオールジャパン。
だから、ここで日本地図か!

もうスペースがないのよね。だって、沖縄も入らないし...。



おいおい、この地図、小笠原諸島がないゾ!
きっと編集長に怒られるよ!

④ 停車帯について【道路構造令第9条】

停車帯とは、主として車輛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います。

第4種の道路（第4級を除く。）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、必要がある場合は車道の左寄りに停車帯を設けるものとされています。

【参照】新解説書(P.215)

区分		停車帯の幅員 (m)	縮小値 (m)	縮小値の採用
第4種	第1級	2.50	1.50	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。
	第2級			
	第3級			

注) 停車帯幅員の標準値2.50mは大型車の停車を考慮し、また、縮小値1.50mは乗用車の停車を考慮したものです。

Q あれれ！ 第3種の停車帯はないの？

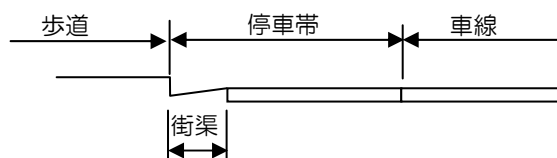
A 第1種および第2種も含め、第3種の停車の需要については路肩にて処理する考えなので停車帯はありません。

なんだ、停車帯は4種だけか！

ちよこつと知摩

停車帯と路肩について

停車帯の幅員には、路肩部（街渠）が含まれます！
また、停車帯が車道扱いとなるので車道幅員が増えることとなります。
でも、停車帯がない場合は、路肩は車道に含まれないのです。
「何？ わかんない!!」



なお、停車帯を設けておくと、その幅員を利用して交差点部において右折車線を設けることができます。交通の流れとしてはとても良い状況となるのです。いわゆる停車帯の運用ですね！

⑤ 自転車道について 【道路構造令第 10 条】



自転車道とは、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行います。

この「自転車道」は H13 に改正されましたが、文章の理解がちょっと混乱しそうなので、本条文第 10 条を正確に示します。(但し書は省略します)

(自転車道)

第 10 条 自動車及び自転車の交通量が多い第 3 種又は第 4 種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。

2 自転車の交通量の多い第 3 種若しくは第 4 種道路又は自動車及び歩行者の交通量の多い第 3 種若しくは第 4 種道路(前項に規定する道路は除く。)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。

なんか、この文章ってよく分かんねえ～よ！
 だいたい、「又は」？「若しくは」？ どう違う！

だから、さっき混乱しそうだって言ったじゃんか！
 でも、こういう法文の表現ってエラく難しいみたいだよ。作成する方だって、みんなけっこう苦労してんだよ。分かってやってよ！

なお、第 3 種および第 4 種の自転車道の幅員は次のとおりです。

標準値 (m)	特例値 (m)
2.0	1.5

【参照】新解説書(P.227)

注) 特例値はやむを得ない場合の縮小値です。



【H13 年の改正のポイント】

- ・自動車及び自転車の交通量が多い第 3 種又は第 4 種の道路には自転車道が必置とされました。
- ・以前は「自転車の交通量が多い第 3 種」でした。
- ・また、以前は「必要がある場合には、…」でした。

**Q 自動車、自転車及び歩行者の「交通量が多い」とは？
 何か、数値の目安はあるのですか？**

- A** 交通の状況を総合的に判断することになりますが、
- ・自動車は 500~1000 台/日以上
 - ・自転車は 500~600 台/日以上
 - ・歩行者は 500~600 人/日以上
 - ・・・・を目安としてよいとされています。

[注意] 上記の数値等は、平成 16 年 2 月の「道路構造令の解説と運用」には記載はありませんが、H13 年の改正当時の説明資料にありました！

でも、都市部では、この数値の適用はどうかぁ？

ところで、さっきの「又は」、「若しくは」のこと教えてくれる？
また、「及び」、「並びに」もよろしく!!

じゃあ、果物 と 野菜 と 芋（穀物） ..があったとして、

「及び、並びに」からいこうか!

【余談 その1】

これ分かる?





^{あよび}「及び」、^{ならび}「並びに」

このルールとしては、同種、同レベルは「及び」で結ぶんだってさ!

リンゴ 及び ミカン 分かるよ!

(リンゴ 及び ミカン) 並びに ナス ナスは異種だからなんとなく分かるよ!

(リンゴ 及び ミカン) 並びに (ナス 及び キュウリ)

= ( 及び ) 並びに ( 及び ) まあね!

更にイモを加えると...

(( 及び ) 並びに ( 及び )) 並びに 

また、同レベルで考えると、こんなのがある!

「並びに」でつなげるのね!

(東京 及び 神奈川) 並びに (横浜 及び 川崎) 同レベルか、なるほどネ~!

【余談 その2】





じゃあ、これって分かる?

^{また}「又は」、^{もしくは}「若しくは」






リンゴ 又は ミカン 分かるよ!

(リンゴ 若しくは ミカン) 又は ナス え?何んで「若しくは」になるの?

(リンゴ 若しくは ミカン) 又は (ナス 若しくは キュウリ)

= ( 若しくは ) 又は ( 若しくは ) はあ?

ここで更にイモを加えると...

(( 若しくは ) 若しくは ( 若しくは )) 又は 

だよな!!!

何んで、また「又は」が「若しくは」になるの？
ますます分かんね~! 何んなのこれって?



Qあよこつと知事

川崎市内に自転車道って、どこにあるの？

あの有名な「川崎競馬場」の東側、一般国道 409 号（久根崎交差点）から南へ労働会館～追分交差点へ通じる市道富士見鶴見駅線にありますよ！
また、幸区では東芝小向工場の南側に面する道路の片側（東芝側）にあるよ。

悪いんだけど、競馬も競輪もやらないのよね、..。

なんか、人生堅くない？ だから地公体の公営事業が苦しくなるんだよ。もっとお金で貢献したらどう？
こんな本書いてるくらいなら、気晴らしに行ってみたら？ きっと面白いと思うよ！ 3 連単で万馬券なり！ 宝くじより配当は高いよ。



この前、このマーク見たよ！これが自転車道か、..。

わよこつと知事

自転車専用道路って・・・

【道路構造令第 39 条】

【参照】新解説書(P.575)

「自転車道」と類似で『自転車専用道路』というのがあります。
これは専ら自転車の通行の用に供するために、独立して設けられる道路のことです。なお、幅員については 3m 以上とし、縮小値は 2.5m までとなっています。

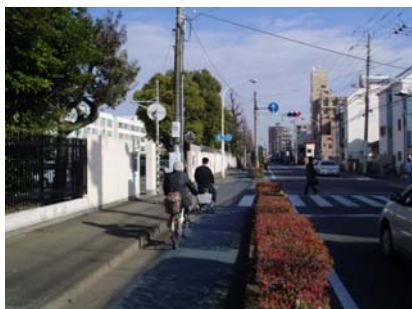
（注意）車道と並行している訳ではないのです！

なお、この『自転車専用道路』は川崎市内にはまだありません！

じゃあ、多摩川河口の堤防上の道路は何？ 自転車が走ってるよ！

川崎区鈴木町～殿町の堤防敷には多摩川河口青少年サイクリングコースというのがあるよ。でも、自転車専用道路ではないんだな、これが！

東芝



【東芝小向工場の南側にある自転車道】

多摩川



川崎市

【多摩川右岸のサイクリングコース】

⑥ 自転車歩行者道について 【道路構造令第 10 条の 2】



自転車歩行者道とは、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の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います。

いわゆる、自転車と歩行者が混在して通るところです。
 なにしろ、いっしょのスペースなので混んでいると自転車と人がぶつかってしまうこともあり得ます。
 「一般的に、略して『自歩道』ともいいます！」

この「自転車歩行者道」は自動車の交通量が多い道路に設けることとなります。なお、いろいろな条件や但し書き等がありますので、詳しくは道路構造令を一読して下さい！

さて、第 3 種及び第 4 種の自転車歩行者道の幅員は次のとおりです。

【参照】新解説書(P.227)

(注) この数値以上という意味です。

	区 分	自転車歩行者道の幅員(m)	横断歩道橋等を設ける場合
第 3 種、第 4 種	歩行者の交通量の多い道路	4.0	7.0
	その他の道路	3.0	6.0

注 1) 横断歩道橋等とは地下横断歩道を含みます。

注 2) そのほか、路上施設を設ける場合は次によります。

- ・ベンチの上屋を設ける場合にあっては最小値に 2m を加える。
- ・並木を設ける場合にあっては最小値に 1.5m を加える。
- ・ベンチを設ける場合にあっては最小値に 1m を加える。

Q この場合の自動車および歩行者の「交通量が多い」場合とは？
 これも、数値の目安はあるのですか？

A 各道路の交通の状況を総合的に勘案して、個別の道路管理者が判断するものですが、「自転車道の場合」と同じく、次を目安として良いとされています。

- ・自動車は 500~1000 台/日以上
- ・歩行者は 500~600 人/日以上

[注意] これらも H13 年の改正当時の説明資料より。

H13年の改正前の基準（参考）

ところで、道路構造令の改正以前では自転車歩行者道の幅員は次のようになっていました。（この数値以上という意味です）

区分		自転車歩行者道の幅員(m)	自転車及び歩行者の交通量が少ない箇所の場合の縮小値
第3種		3.0	
第4種	第1級	4.0	3.0
	第2級		
	第3級	3.0	
	第4級		

これが改正後、先ほどの表になった訳です！

【H13年の改正のポイント】

自転車歩行者道の幅員については、従来の道路の区分に応じた規定方法から歩行者の交通量に応じた規定方法に変更されました!!

【ワンポイント情報】

H13年の改正前においては自転車及び歩行者の交通量が少ない箇所については縮小値がありましたが、今はありません!!



【参照】(S58.2:旧解説書(P.133)より)

更に古い基準

もっと一昔前のH5の構造令改正以前では自転車歩行者道の幅員は次の様になっていました。なにせ、最近、これらの経過がよく分からないことが多いため参考に紹介します。

区分		自転車歩行者道の幅員(m)	自転車及び歩行者の交通量が少ない箇所の場合の縮小値
第3種		2.0	1.5
第4種	第1級	3.5	2.75
	第2級		2.0
	第3級	2.0	1.5
	第4級		

ということは、都市計画決定の時期が「昔？」の場合、改正以降に都市計画変更をしていなければ、現在でも道路の計画幅員構成はこの当時のものになっていると考えられます。

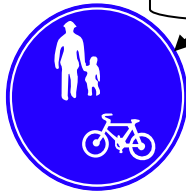
さて、話を本題に戻して、、、
「自転車歩行者道」っていうのは、実際の例としては川崎市役所本庁舎前の「市役所通り」や川崎駅前と産業道路を結ぶ「新川通り」もそうだし、なにしろ、市内には至るところにいっぱいあるのです！



【自転車歩行者道】



【自転車歩行者道(インターロッキング)】



自転車歩行者道の標識

このマークって、よく見かけますよ！



ちよこつと知れ

自転車歩行者専用道路って・・・

【道路構造令第 39 条】

【参照】新解説書(P.575)

「自転車歩行者道」と類似で『自転車歩行者専用道路』というのがあります。これは専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、独立して設けられる道路のことです。なお、幅員については4m以上となっています。

~~この『自転車歩行者専用道路』も川崎市にはまだありません！~~

2004年（H14年）に「道路のいろは2」を発行した時点では、確かに川崎市には『自転車歩行者専用道路』はありませんでしたが、。

その後、H18年に川崎市麻生区の黒川特定区画整理事業区域の「はるひ野23号線」を初めとして『自転車歩行者専用道路』が指定されました。**【道路法第48条の13（自転車専用道路等の指定）】**それ以降、H19年に溝口156号線、H20年に菅171号線などが追加されています。したがって、この部分は初版の時点修正となります。

⑦ 歩道について【道路構造令第11条】



歩道とは、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の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行います。

歩道は第4種（第4級を除く。）および歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く。）道路にはその各側に必置とされています。なお、第3種又は第4種第4級についても必要がある場合には設置するものとされています。

【参照】新解説書(P.227)

さて、第3種及び第4種の道路の歩道幅員は次のとおりです。

（この数値以上という意味です）

	区分	歩道の幅員	横断歩道橋等を設ける場合
第3種、第4種	歩行者の交通量が多い道路	3.5	6.5
	その他の道路	2.0	5.0

注1) 横断歩道橋等とは地下横断歩道を含みます。

注2) そのほか、路上施設を設ける場合は既述の「自転車歩行者道」の取り扱いと同じです。

Q 歩行者の「交通量が多い」場合の数値の目安は「自転車道の場合」及び「自転車歩行者道の場合」と同じですか？

A 同じです！

概ね歩行者数が500～600人/日以上が目安になります。

[注意] これらもH13年の改正当時の説明資料より。

H13年の改正前の基準（参考）

ところで、道路構造令の改正以前では歩道の幅員は次のようになっていました。

（この数値以上という意味です）

区分	歩道の幅員(m)	歩行者の交通量が少ない箇所の縮小値
第3種	2.0	
第4種	第1級	2.75
	第2級	2.0
	第3級	
	第4級	2.0

この表現が先ほどの表に改正されたのです！



【H13年の改正のポイント】

- ・歩行者の交通量が多い第3級（5級を除く。）の道路も必置となりました。
- ・歩道の幅員についても、従来の道路の区分に応じた規定方法から歩行者の交通量に応じた規定方法に変更されました!!

【ワンポイント情報】

歩道においても H13 の改正前においては歩行者の交通量が少ない箇所については縮小値がありましたが、今はありません!!

結構、この辺の資料って貴重なんですよ!! なにせ過去の基準の経緯が分かるから。一般的に歩道とかの構造物は 20~30 年ぐらいは残っているし、....



【参照】(S58.2: 旧解説書(P.134)より)

更に古い基準

もっと一昔前のH5の構造令改正以前では、歩道の幅員は次のようになっていました。

(またまた「自歩道」に続き、歩道でも参考に紹介しておきます。)

区分		歩道の幅員(m)	歩行者の交通量が少ない箇所の縮小値
第3種		1.5	1.0
第4種	第1級	3.0	2.25
	第2級		1.5
	第3級	1.5	1.0
	第4級		

「歩道幅員が1.5mか!」・・・実に懐かしいですね。
一昔前に造ったのはみんなこのパターンです! 今でも現実にはいっぱい残っています。防止柵や電柱があるとますます狭くなってしまふ、あの歩道です。
「一人線0.75mのダブルで1.5m!これから造る歩道ではもうあり得ない。」

【歩道(インターロッキング)】



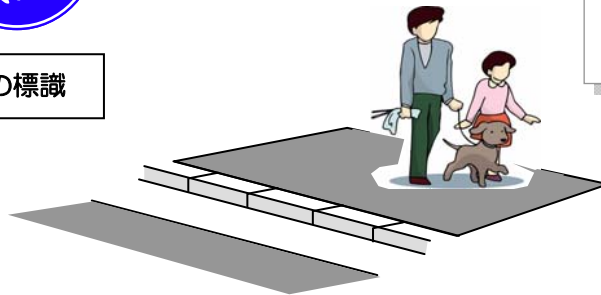
【歩道の巻込み部】





歩道の標識

このマークも、よく見かけますね！



なお、歩道関連では道路構造令第11条の2(歩行者の滞留の用に供する部分)が追加改正されています。

【参照】新解説書(P.238)

ちよこつと知

歩行者専用道路って・・・

【道路構造令第40条】

【参照】新解説書(P.579)

ところで、「歩道」と類似で『歩行者専用道路』というのがあります。これは歩行者のみの一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路です。なお、幅員は2m以上とされており、都市部においては4m以上確保するのが望ましいとされています。

【質問】 「歩行者専用道路」って、実際にはどこにあるのですか？

【回答】 JR川崎駅の東西自由通路がそうです。(都市計画決定 S61,2,25、番号 8.3.2、路線名:歩行者専用道路 川崎駅東西自由通路線)他にも歩行者専用道路として都市計画決定されたものもあります。麻生区の黒川特定区画整理事業の「桜並木線」、「ハナミズキ線」がそうですね！

遊歩道的な道路も歩行者専用道路となり得ますが、最終的には道路管理者が道路法にて認定しないと正式な「道路」にはなりません。その上で歩行者専用道路に指定します。だから、公園の中の散策路とは全く違うものです！

いわゆる歩行者天国は道路交通法の交通規制の一種です。(歩行者用道路)

な～るほど、そ～ゆ～ことか！

【JR川崎駅の東西自由通路:ラゾーナからJR改札方面】



この東西自由通路が「歩行者専用道路」か！
こんなところ、自転車が通っちゃダメだよ。

最近では麻生区の「はるひ野第100号線」が道路法第48条の13第3項の規定に基づき歩行者専用道路に指定されました。(H22.6.29川崎市告示第371号) 因みに、第1項は自転車専用道路、第2項は自転車歩行者専用道路です。(この専用道路の指定条項、昔は第48条の7でした。)

⑧ 植樹帯について【道路構造令第11条の4】

植樹帯とは、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の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行います。

植樹帯は第4種第1級及び第2級の道路に設けるものとし、その他の道路には必要に応じて設けるものとされています。



【H13年の改正のポイント】

以前は第4種第1級が植樹帯の必置でしたが、2級についても必置となりました!!

i) 植樹帯の機能について

植樹帯の主な機能としては次にあげるものがあります。

- ア) 自動車との混合交通を排し、歩行者・自転車を自動車交通から隔離する。
- イ) 歩行者、自転車が車道に飛び出すのを防止する。
- ウ) 自動車の歩道等への乗り上げを防止する。
- エ) 自動車の排ガス、砂塵、煤塵等を吸着、沈降させ大気を浄化する。
- オ) 道路交通により生ずる騒音等の軽減に資する。

・・・など、その他にもいろいろな機能があります。

次に植樹帯の幅員は次のとおりです。

【参照】新解説書(P.253)

区 分		植樹帯の標準値 (m)
第4種	第1級	1.50
	第2級	

Q 植樹帯の縮小値などはないの？

- A 植樹帯は標準値で規定していますが、おおむね1m以上2m以下を意味しています。
でも、やむを得ず、1mの植樹帯って現実にはけっこうありますよ・・・
(なお、幅員を定める際には樹木の種類、配置その他の横断構成要素を十分配慮して下さいとのこと。)

Q ところで、縁石は植樹帯の幅員に入るのですか？

- A 植樹帯は縁石を含めた幅員となります！
したがって、実際の土の部分の幅は標準値より狭くなります。

ii) 樹木について

植樹帯の植栽については、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されています。

ちよこつと知脚

街路樹の種類について

平成 13 年度に道路が部分供用された川崎市麻生区の「都市計画道路尻手黒川線」では街路樹として、ユリノキ、オオムラサキツツジが植えられています。その他の道路の街路樹としては、次のものがあります。

- ・ 川崎市役所通り・・・イチョウ、ケヤキ
- ・ 新川通り　　・・・クスノキ、ケヤキ
- ・ 川崎駅西口通り・・・サクラ類、ケヤキ

さて、この尻手黒川線については川崎市の幹線道路図（P.2）にでも紹介しましたが、H22 年 10 月に第 3 期分として世田谷町田線まで開通しています。



余談ですが、オガちゃんの住んでいる目の前の道は、京急川崎大師駅から若宮八幡宮（金山神社）～川中島中学～藤崎 4 丁目交差点～大島四ツ角へ至る川崎市道「大師大島線」という道路です。

道路構造令としては第 4 種第 2 級に相当し、道路幅員 18m、車道部幅員 9m の 2 車線道路で、3.0m の自転車歩行者道と 1.5m の植栽帯があります。[両側で $(3.0+1.5) \times 2 = 9\text{m}$ の幅です。]

ここにはコブシ、オオムラサキツツジが植えられていて、4 月・5 月になるとツツジが満開となりとってもきれいです！ なにしる、この時期には歩いていても気持ちがなごみます。

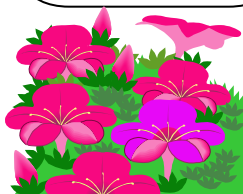
なお、この地区は戦後の復興土地区画整理事業（昭和 21 年 8 月決定）にて再構築されたとのこと。昭和 30～40 年代は「公害の町・川崎」と呼ばれ、その中心の川崎区なのですが、今では工場からの煙もなくなり空もきれいになりました。

ところで、生まれ育ったのは川崎駅西口の「東芝」の近くの幸区です。駅の東口・市役所の方を「表川崎」と呼んでいました。

もうこの言葉も分かる人が少なくなりつつあります。

そうゆうのって、なんか、とても残念な気がしますネ！

ここが川崎市立
川中島中学校！



【追加余談】 時代は変わる！

川崎駅西口の「東芝」堀川町工場の跡地には、H18 年秋「商業施設ラゾーナ」が誕生し、さらに東芝柳町工場敷地にはキャノンの工場ができるなど時代は常に変わっているのです。そうそう、オガちゃん家は H16 年 4 月に転居して、現在、京急川崎大師駅付近にて「家族と共に幸せに暮らしている」とのこと。ダハハ、。

【JR 川崎駅西口：東芝堀川町跡地のラゾーナ】



Qちよこつと質問

植樹帯と植樹柵の違いは？

確かに、道路構造令においては「植樹帯」の説明は出てきても、「植樹柵」については出てきませんね！

あくまでも、そこで構造令として定義しているのは「植樹帯」のみです。でも、「植樹帯」としての連続性が現場の状況によって保てない場合においては、不連続ではあっても植樹をしなければならないケースが出てきます。その場合が結果として「植樹柵」となっているものと考えられます。

何か、とっても歯がゆい回答内容になってしまいました！
要はハッキリとした決めがないということです。それでも、現実には「植樹柵」はけっこう存在しているのです。

【植樹帯】



【植樹柵】



⑨ 副道について【道路構造令第7条】

副道とは、盛土、切土等の構造上の理由により車輛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、当該区間に平行して設けられる帯状の車道の部分をいいます。

副道は車線の数が4以上である第3種又は第4種の道路で、沿道への出入りが妨げられる場合に必要に応じて設けられます。

【参照】 新解説書(P.259)

副道の幅員は4.0mが標準であり、路肩の幅員は一律に0.5m以上とされていますが、何となくラフな解説ですね！要は、この副道の設定に関してはあまり難しい論議は必要ではないみたいです。

Q ところで、「副道」と、よく耳にする「側道」とはどう違うのですか？

A 側道とは、自動車専用道路（第1種及び第2種）に平行して沿道の利便のために設ける道路であり、あくまでも独立した道路の位置付けを持っています。一方、副道には必ず対応した主の道路があるので、あくまでも主道をサポートする道路の位置付けになります。

でもね！ お言葉ですが、立体交差部の高架部の主要道路から分かれて降りてくる道路のことは、一般的に「側道」って言ってるよ！

うん。確かに、それは言える!!

【紹介 平成22年の供用開始：都市計画道路 尻手黒川線(Ⅲ期)】



小田急線（新百合丘～柿生）と準用河川麻生川の上空を跨ぐ形式となっています。

第Ⅲ期区間：延長約683m 幅員18～26m、2車線、規格：第4種第1級
事業認可：平成11年12月、平成17年12月から道路及び橋梁工事着手
開通日：平成22年10月24日、全体事業費約48億円