

第 3 1 号議案

足立区が管理する特別区道等の技術的基準に関する条例
上記の議案を提出する。

平成 2 5 年 2 月 2 1 日

提出者 足立区長 近 藤 弥 生

足立区が管理する特別区道等の技術的基準に関する条例

(趣旨)

第 1 条 この条例は、道路法（昭和 2 7 年法律第 1 8 0 号）第 3 0 条第 3 項の規定に基づく区が管理する特別区道を新設し、又は改築する場合における道路（第 4 種の道路に限る。）の構造の一般的技術的基準及び足立区管理通路条例（平成 1 3 年足立区条例第 2 6 号）に規定する足立区管理通路（以下「区管理通路」という。）を新設し、又は改築する場合における区管理通路の構造の一般的技術的基準を定めるものとする。

(定義)

第 2 条 この条例において用いる用語の意義は、道路法及び道路構造令（昭和 4 5 年政令第 3 2 0 号。以下「政令」という。）において使用する用語の例による。

(車線等)

第 3 条 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。ただし、第 4 級の道路にあつては、この限りでない。

2 道路の区分に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量（自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。）の欄に掲げる値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。第 4 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1級 | 12,000 |
| 第2級 | 10,000 |
| 第3級 | 9,000 |
| 交差点の多い道路については、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 停車帯を設ける道路については、前項の表設計基準交通量の欄中「12,000」とあるのは「22,000」と、「10,000」とあるのは「21,000」と、「9,000」とあるのは「19,000」と読み替えて同項の規定を適用する。
- 4 第2項に規定する道路以外の道路(第4級の道路を除く。)の車線の数、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、当該道路の区分に応じ、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道路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1級 | 12,000 |
| 第2級 | 10,000 |
| 第3級 | 10,000 |
| 交差点の多い道路については、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。 | |

- 5 車線(登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下この項において同じ。)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。ただし、第1級の普通道路にあっては、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1級 | 普通道路 | 3.25 |
| | 小型道路 | 2.75 |
| 第2級及び第3級 | 普通道路 | 3.00 |
| | 小型道路 | 2.75 |

6 第4級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。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32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4条 車線の数が4以上である道路(対向車線を設けない道路を除く。以下この条において同じ。)の車線は、安全かつ円滑な交通を確保するため必要があるときは、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、1メートル以上とするものとする。

4 中央帯には、側帯を設けるものとする。

5 前項の側帯の幅員は、0.25メートルとするものとする。

6 中央帯のうち側帯以外の部分(以下「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、政令第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。

(副道)

第5条 車線(登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。)の数が4以上である道路には、必要に応じ、副道を設けるものとする。

2 副道の副員は、4メートルを標準とするものとする。

(路肩)

第6条 道路には、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 前項の路肩の幅員は、0.5メートル以上とするものとする。

3 副道に接続する路肩の幅員については、前項の規定にかかわらず、0.5メートルとするものとする。

4 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、又は当該路肩の幅員を縮小することができる。

5 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ものとする。

6 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同項の規定を適用するものとする。

(停車帯)

第7条 道路(第4級の道路を除く。)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、沿道の停車の需要等を勘案して、1.5メートルまで縮小することができる。

(軌道敷)

第8条 軌道敷の幅員は、軌道の単線又は複線の別に応じ、次の表に掲げる値以上とするものとする。

| 単線又は複線の別 | 軌道敷の幅員 (単位 メートル) |
|----------|---------------------|
| 単線 | 3 |

| | |
|----|---|
| 複線 | 6 |
|----|---|

(自転車道)

第 9 条 自動車及び自転車の交通量が多い道路には、自転車道を道路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道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い道路（前項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、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、政令第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、当該道路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 10 条 自動車の交通量が多い道路（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道路にあっては4メートル以上、その他の道路にあっては3メートル以上とするものとする。

3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道（以下「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、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メートルを標準として必要な値をそれぞれ加えて、同項の規定を適用するものとする。ただし、第4級の道路にあつては、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、この限りでない。

4 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ものとする。

(歩道)

第11条 道路(第4級の道路及び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4級の道路には、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4級の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項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道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上を標準とするものとする。

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メートルを標準として必要な値をそれぞれ加えて、同項の規定を適用するものとする。ただし、第4級の道路にあつては、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、この限りでない。

5 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ものとする。

(歩行者の滞留の用に供する部分)

第12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13条 第1級及び第2級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、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、0.76メートルを標準とするものとする。

3 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な事情があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、当該事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。

(1) 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

(2) 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

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14条 道路(副道を除く。)の設計速度は、道路の区分に応じ、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

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1級 | 60 |
| 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 | |

2 副道の設計速度は、1時間につき、40キロメートル、30キロメートル又は20キロメートルとする。

(車道の屈曲部)

第15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(車両の走行を円滑にするために車道の屈曲部に設けられる一定の区間をいう。以下同じ。)又は第32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16条 車道の屈曲部のうち緩和区間を除いた部分(以下「車道の曲線部」という。)の中心線の曲線半径(以下「曲線半径」という。)は、当該道路の設計速度に応じ、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 |
| 50 | 100 | 80 |
| 40 | 60 | 50 |
| 30 | 30 | |
| 20 | 15 | |

(曲線部の片勾配)

第17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、当該道路の設計速度、曲線半径、地形の状況等を勘案し、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、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。

（曲線部の車線等の拡幅）

第18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（車線を有しない道路にあっては、車道）を適切に拡幅するものとする。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場合においては、この限りでない。

（緩和区間）

第19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、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、当該道路の設計速度に応じ、次の表に掲げる値（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）以上とするものとする。

| 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20条 視距は、当該道路の設計速度に応じ、次の表に掲げる値以上

とするものとする。

| 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ものとする。

(縦断勾配)

第21条 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、次の表の縦断勾配の欄の左欄に掲げる値以下とするものとする。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。

| | 設計速度 (単位 1時間につきキロメートル) | 縦断勾配 (単位 メートル) | |
|------|---------------------------|-------------------|----|
| | | | |
| 普通道路 | 60 | 5 | 7 |
| | 50 | 6 | 8 |
| | 40 | 7 | 9 |
| | 30 | 8 | 10 |
| | 20 | 9 | 11 |
| 小型道路 | 60 | 8 | |
| | 50 | 9 | |
| | 40 | 10 | |
| | 30 | 11 | |
| | 20 | 12 | |

(登坂車線)

第22条 普通道路の縦断勾配が5パーセントを超える車道には、必要に応じ、登坂車線を設けるものとする。

2 登坂車線の幅員は、3メートルとするものとする。

(縦断曲線)

第23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、当該道路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ものとする。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1級の道路にあつては、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、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、当該道路の設計速度に応じ、次の表に掲げる値以上とするものとする。

| 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 2 4 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、当該設計に用いる自動車の輪荷重の基準を 4 9 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、車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令（平成 1 3 年国土交通省令第 1 0 3 号）で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 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、自動車の交通の状況、地形、気象状況、沿道環境等を十分考慮し、及び勘案した構造とするものとする。

4 歩道の舗装は、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造（以下「透水機能を有する構造」という。）を標準とするものとする。

(横断勾配)

第 2 5 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 | 3 以上又は 5 以下 |

2 歩道又は自転車歩行者道には、1 パーセントを標準として横断勾配を付するものとする。ただし、透水機能を有する舗装としない場合又は構造若しくは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 自転車道には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。
- 4 透水機能を有する構造の舗装道にあつては、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26条 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。以下同じ。)は、当該道路の設計速度に応じ、次の表に掲げる値以下とするものとする。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、12.5パー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27条 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、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28条 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5以上交会させてはならない。

- 2 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ものとする。

3 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1級の普通道路にあっては3メートルまで、第2級又は第3級の普通道路にあっては2.75メートルまで、小型道路にあっては2.5メートルまで縮小することができる。

4 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあっては3メートル、小型道路にあっては2.5メートルを標準とするものとする。

5 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ものとする。

（立体交差）

第29条 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数が4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、立体交差とするものとする。ただし、交通の状況により適当でない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 車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の数が4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は、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。

3 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（以下「連結路」という。）を設けるものとする。

4 連結路については、第3条から第6条まで、第14条、第16条、第17条、第19条から第21条まで、第23条及び第26条並びに政令第12条の規定は、適用しない。

（鉄道等との平面交差）

第30条 道路が鉄道又は軌道法（大正10年法律第76号）による新設軌道（以下「鉄道等」という。）と同一平面で交差する場合には、その交差する道路は、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に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 |

(交通安全施設)

第31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規則で定めるものを設けるものとする。

(凸部、狭窄部等)

第32条 第4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等に設ける交通島)

第33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又は路面電車の停留場には、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34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、乗合自動車の停車所又は非常駐車帯を設けるものとする。

(防護施設)

第35条 落石、崩壊、波浪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、擁壁その他の防護施設を設けるものとする。

(トンネル)

第36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、当該道路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、高架の道路等)

第37条 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ものとする。

2 前項に規定するもののほか、橋、高架の道路その他これらに類する

構造の道路の構造の基準については、道路構造令施行規則（昭和46年建設省令第7号）の定めるところによる。

（附帯工事等の特例）

第38条 道路に関する工事により必要が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3条から前条までの規定（第6条、第14条、第15条、第25条、第27条、第31条及び第35条を除く。）並びに政令第4条、第12条及び第35条第2項から第4項まで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。

（小区間改築の場合の特例）

第39条 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（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道路の構造が第3条、第4条第3項から第5項まで、第5条、第7条、第8条、第9条第3項、第10条第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第13条第2項及び第3項、第16条から第23条まで、第24条第3項及び第4項並びに第26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認められるときは、これらの基準によらないことができる。

2 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3条、第4条第3項から第5項まで、第5条、第6条第2項、第7条、第8条、第9条第3項、第10条第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第13条第2項及び第3項、第20条第1項、第22条第2項、第24条第3項及び第4項、次条第1項及び第2項並びに第41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

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40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ものとする。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、当該道路の部分として幅員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、政令第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38条まで及び前条第1項の規定(自転車歩行者専用道路にあつては、第12条を除く。)並びに政令第3条、第4条、第12条及び第35条第2項から第4項までの規定は、適用しない。

(歩行者専用道路)

第41条 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2メートル以上とするものとする。

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、政令第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11条まで、第13条か

ら第38条まで及び第39条第1項並びに政令第3条、第4条、第12条及び第35条第2項から第4項までの規定は、適用しない。

(区管理通路への適用)

第42条 区管理通路は、第4級の道路とみなしてこの条例の規定を適用する。

付 則

この条例は、平成25年4月1日から施行する。

(提案理由)

足立区が管理する特別区道等の技術的基準を定める必要があるので、この条例案を提出いたします。