

6. 道路機能 参考資料

参考資料 目次

(第2回道路機能部会資料を編集)

1. 道路構造令・道路の区分	1
2. 道路構造令における歩道等の設置基準と幅員	2
3. 道路構造令条文の目安	3
4. 道路交通法における自転車走行空間の通行方法	4
5. 道路構造令と道路交通法の対比	5
6. 道路交通法における自転車の通行方法	6
7. 道路交通法における歩行者の通行方法	8
8. 標識令	9
9. 植樹帯	11
10. 道路緑化	13
11. 街路樹の効果	14
12. 道路交通法における路線バス等優先通行帯	15
13. 乗合自動車停留施設	16
14. 道路構造令における幅員構成要素	18
15. 停車帯	20
16. 道路の防災機能	21
17. 電線類地中化(空間機能)	22
18. 共同溝の整備等に関する特別措置法	24
19. 電線共同溝の整備等に関する特別措置法	25
20. 道路の景観機能	26
21. 街路の格	27
22. 区域の分類	28
23. 無電柱化推進について	29

1. 道路構造令・道路の区分

(道路構造令 第2条 用語の定義)

十九 都市部：市街地を形成している地域又は市街地を形成する見込みの多い地域をいう。

二十 地方部：都市部以外の地域をいう。

(道路構造令 第3条 道路の区分)

道路は、次の表に定めるところにより、第1種から第4種までに区分するものとする。

道路の存する地域	地方部	都市部
	高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別	
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

それぞれの道路は、以下の表のように、級に区分される。

◆ 第1種の道路

道路の種類	道路の存する地域の地形	計画交通量 (単位1日につき台)			
		30,000以上	20,000以上 30,000未満	10,000以上 20,000未満	10,000未満
高速自動車国道	平地部	第1級	第2級		第3級
	山地部	第2級	第3級		第4級
高速自動車国道以外の道路	平地部	第2級		第3級	
	山地部	第3級		第4級	

◆ 第2種の道路

道路の種類	道路の存する地区	大都市の都心部 以外の地区	大都市の都心部
	高速自動車国道		第1級
高速自動車国道以外の道路		第1級	第2級

◆ 第3種の道路

道路の種類	道路の存する地域の地形	計画交通量 (単位1日につき台)				
		20,000以上	4,000以上 20,000未満	1,500以上 4,000未満	500以上 1,500未満	500未満
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級		
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
市町村道	平地部	第2級		第3級	第4級	第5級
	山地部	第3級		第4級		第5級

◆ 第4種の道路

道路の種類	計画交通量 (単位1日につき台)	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
		一般国道	第1級		第2級
都道府県道	第1級	第2級	第3級		
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級	

2. 道路構造令における歩道等の設置基準と幅員

● 文字色赤色は判断が委ねられている部分。

	設置の考え方についての記述	幅員についての記述
自転車道	<p>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。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。</p> <p>2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路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。</p>	<p>第10条 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。</p> <p>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、第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。</p> <p>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。</p>
自転車歩行者道	<p>第10条の2 自動車の交通量が多い第3種又は第4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。</p>	<p>第10条の2 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つては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とするものとする。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
歩道	<p>第11条 第4種（第4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3種（第5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3種若しくは第4種第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。</p> <p>2 第3種又は第4種第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。</p>	<p>第11条 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メートル以上とするものとする。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

3. 道路構造令条文の目安

※ 道路整備課通知（道整第17号 平成16年7月30日）
「道路幅員及び歩道等の設置について(通知)」 参照。

● 自転車道の設置について

Q. 第10条の自動車、自転車及び歩行者の「交通量が多い」場合とは？

A. 交通の状況を総合的に判断することになるが、本県の道路整備課通知（道整第17号 平成16年7月30日）では、

- ・ 自動車は 4,000台/日 以上
- ・ 自転車は 500台/日 以上（設計速度50km/h以上の道路にあってはこの限りでない）
- ・ 歩行者は 500人/日 以上が 目安となる。

● 自転車歩行者道の設置について

Q. 第10条の2の自動車及び歩行者の「交通量が多い」場合とは？

A. 交通の状況を総合的に勘案して、道路管理者が判断するものとされているが、自転車道の場合と同様、

- ・ 自動車は 4,000台/日 以上
- ・ 歩行者は 500人/日 以上が 目安となる。

● 歩道の設置について

Q. 歩行者の「交通量が多い」場合とは自転車道の場合、自転車歩行者道の場合と同じ？

A. 同様の考え方でよい、

- ・ 歩行者数が 500人/日 以上が 目安となる。

4. 道路交通法における自転車走行空間の通行方法

道路交通法における自転車走行空間の通行方法を以下に示す。

通行区分	自転車走行空間の通行方法
車道の通行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、歩道又は路側帯（「歩道等」）と車道の区別がある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第17条第1項） ・ 自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条第1項） ・ 自転車は著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができる。（道路交通法第17条の2第1項）
自転車道の通行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普通自転車* は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。（道路交通法第63条第3項） ・ 自転車道が設けられている道路における自転車道と自転車道以外の車道の部分とは、それぞれ一の車道とする。（道路交通法第16条第4項）
自転車専用通行帯の通行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行区分が指定されているときは、指定された車両通行帯を通行しなければならない。（道路交通法第20条第2項）
歩道の通行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普通自転車* は、次に掲げるときは、歩道を通行することができる。 <ol style="list-style-type: none"> ① 普通自転車は、道路標識等により普通自転車が歩道を通行することができることとされているとき。（道路交通法第63条の4第1項） ② 普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして法令で定める者であるとき。（道路交通法第63条の4第2項） ③ 車道又は交通の状況に照らして普通自転車の通行の安全を確保するため普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。（道路交通法第63条の4第3項） ・ 普通自転車* は、歩道中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。（道路交通法第63条の4第2項） ・ 普通自転車* は、道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（「普通自転車通行指定部分」）があるときは、普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。（道路交通法第63条の4第2項）

※普通自転車：車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準（長さ190cm、幅60cmを超えないこと、側車を付していないこと、歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと等）に適合する二輪又は三輪の自転車。


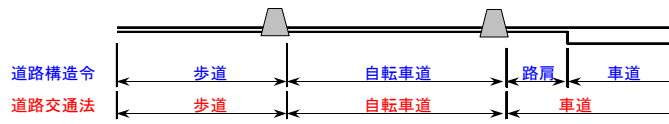

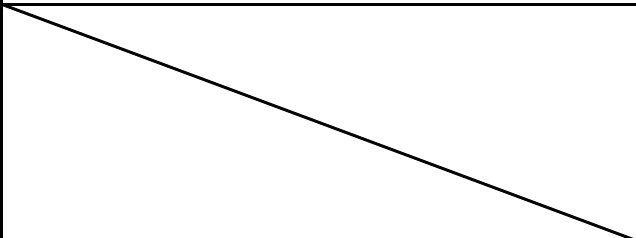
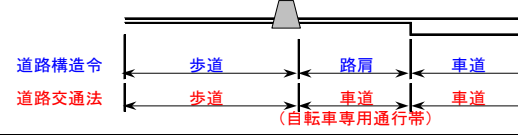

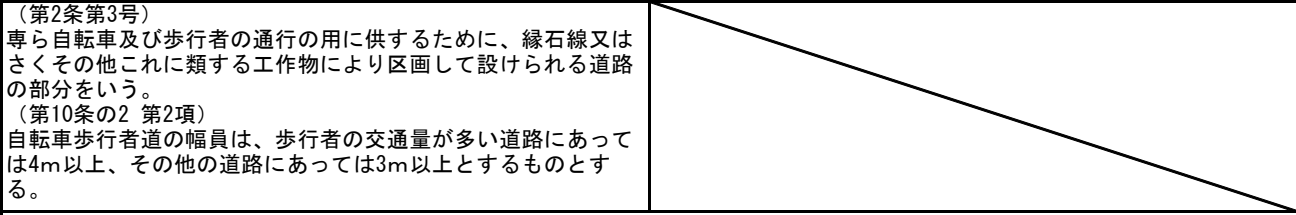
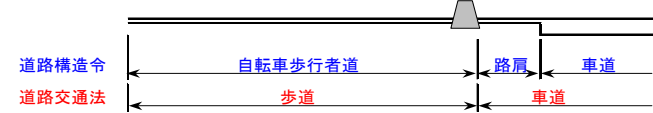

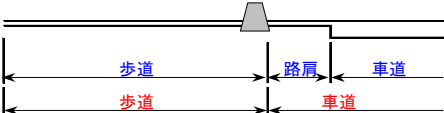

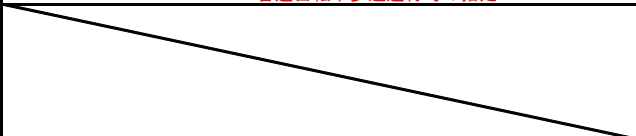
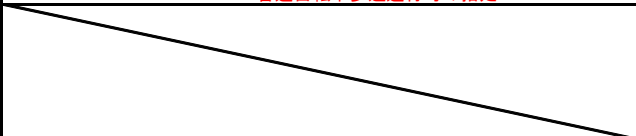

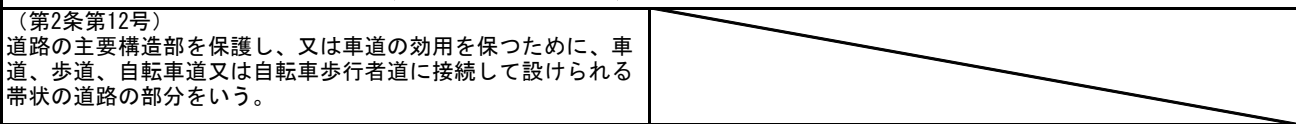
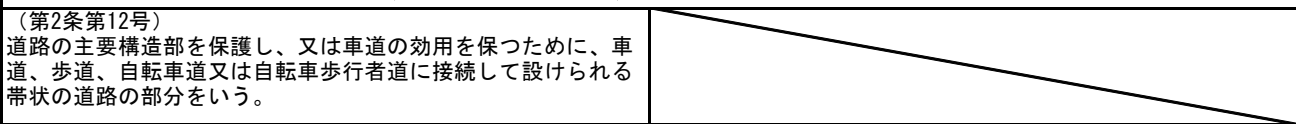
道路交通法 第2条の8

車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

道路交通法 第2条の11

軽車両とは、自転車、荷車その他若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され・

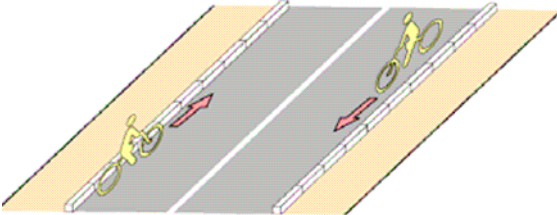
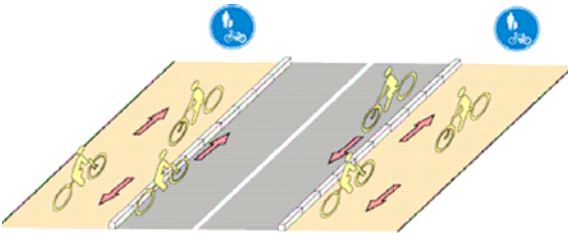
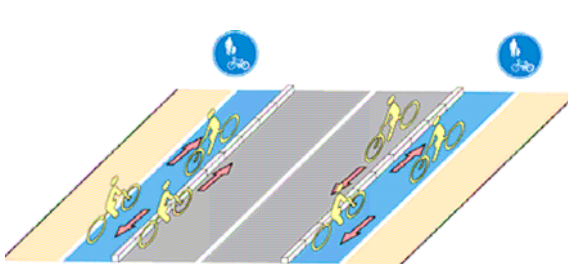
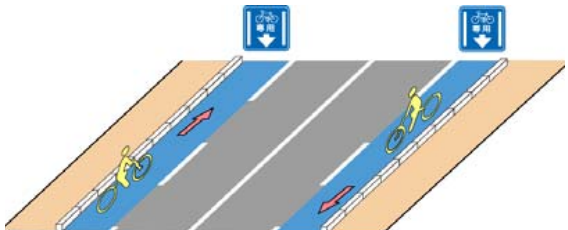
5. 道路構造令と道路交通法の対比

	道路構造令	道路交通法
自転車道 	(第2条第2号) 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用いる。 (第10条第3項) 自転車道の幅員は、2m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、1.5mまで縮小することができる。	(第2条第3項の3) 自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によつて区画された車道の部分をいう。
		
自転車専用通行帯 		(第20条第2項) 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。 (道路交通法施行令第1条の2第4項) 車両通行帯の幅員は、3m以上(道路及び交通の状況により特に必要があると認められるとき、又は道路の状況によりやむを得ないときは、1m以上3m未満)とする。
		
自転車歩行者道 	(第2条第3号) 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用いる。 (第10条の2第2項) 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4m以上、その他の道路にあっては3m以上とするものとする。	
		
歩道 	(第2条第1号) 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用いる。 (第11条第3項) 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2m以上とするものとする。	(第2条第2号) 歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によつて区画された道路の部分を用いる。 (道路交通法第63条の4第1項) 普通自転車は、道路標識等により普通自転車歩道通行可の指定がされているときは、歩道を通行することができる。 (道路交通法第63条の4第2項) 普通自転車は、道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分(「普通自転車通行指定部分」)があるときは、普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない。
		
	普通自転車歩道通行可の指定	普通自転車歩道通行部分の指定
路側帯 		(第2条第3号の4) 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によつて区画されたものをいう。
	(歩道等がない場合) 	
路肩 	(第2条第12号) 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、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用いる。	

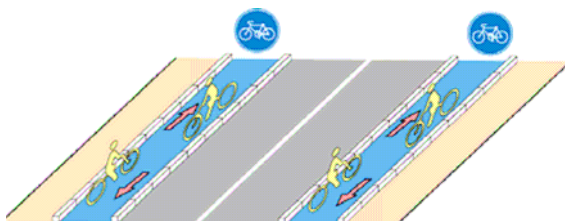
6. 道路交通法における自転車の通行方法

《通行方法の原則》

- 道路交通法上の自転車は軽車両に分類されるため、自転車は車道の左端を通行するのが原則であり、歩道を通行するのは例外である。
- 歩道上に「普通自転車歩道通行可の指定」がある場合は、自転車は歩道上を通行することができる。
- また、歩道上が普通自転車通行可であり、さらに「普通自転車歩道通行部分の指定」がある場合は、この部分を通行する。
- 自転車専用通行帯、自転車道が設置されている場合は、この部分を通行する。

<p>① 歩道上に普通自転車歩道通行可の指定がない場合</p>  <p>道路左端を一方通行（歩道は不可）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条 第1項）
<p>② 歩道上に普通自転車歩道通行可の指定がある場合</p>  <p>歩道を双方向通行（道路左端は一方通行）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条 第1項） ・ なお、普通自転車は、道路標識等により普通自転車歩道通行可の指定がされているときは、歩道を通行することができる。（道路交通法第63条の4 第1項）
<p>③ 歩道上が普通自転車通行可であり、さらに普通自転車歩道通行部分の指定がある場合</p>  <p>自転車歩行者道を双方向通行（道路左端は一方通行）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条 第1項） ・ なお、普通自転車は、道路標識等により通行すべき部分として指定された部分（「普通自転車通行指定部分」）を通行することができる。この場合、普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分を通行する歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。（道路交通法第63条の4 第2項）
<p>④ 自転車専用通行帯がある場合</p>  <p>自転車専用通行帯を一方通行</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、指定された車両通行帯を通行しなければならない。（道路交通法第20条 第2項）

⑤ 自転車道がある場合

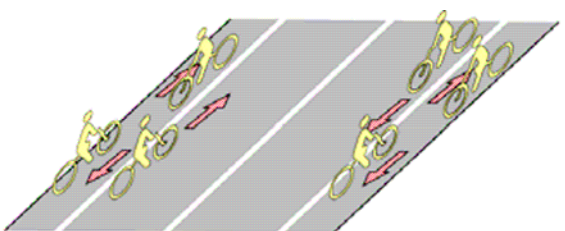


自転車道を双方向通行

・普通自転車は、自転車道が設置されている場合は、やむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

(道路交通法第63条の3 第1項)

⑥ 路側帯がある場合（白実線1本）



路側帯を双方向通行
(道路左端は一方通行)

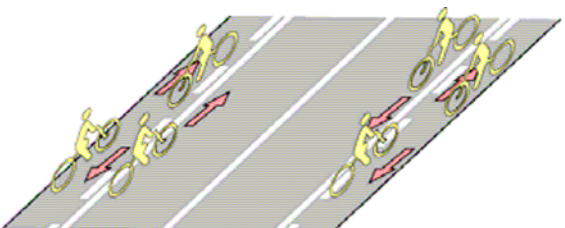
・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条 第1項)

・なお、路側帯がある場合は、自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができる。

(道路交通法第17条の2 第1項)

[参考] 路側帯の幅が0.75m以上の場合、車の左側に0.75m以上の余地を確保して車の駐停車が可能

⑦ 駐停車禁止路側帯がある場合（白実線+破線）



路側帯を双方向通行
(道路左端は一方通行)

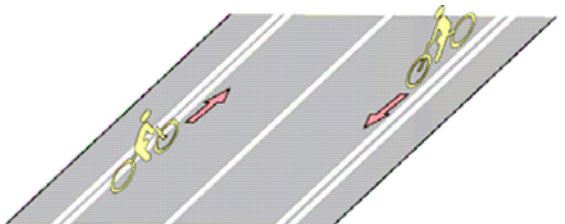
・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条 第1項)

・なお、駐停車禁止の路側帯がある場合でも、自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができる。

(道路交通法第17条の2 第1項)

[参考] 路側帯における車の駐停車は不可

⑧ 歩行者専用路側帯がある場合（白実線2本）



道路左端を一方通行（路側帯は不可）

・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。

(道路交通法第18条 第1項)

[参考]

路側帯は歩行者のみ通行可、車の駐停車は不可




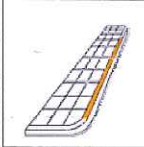












7. 道路交通法における歩行者の通行方法

道路交通法における歩行者の通行方法を以下に示す。

通行区分	自転車走行空間の通行方法
通行区分	<ul style="list-style-type: none">・歩行者は、歩道又は路側帯(「歩道等」)と車道の区別のない道路においては、道路の右側端によって通行しなければならない。(道路交通法第10条第1項)・ただし、道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは、道路の左側端によって通行することができる。(第10条第1項)・歩道を通行する歩行者は、普通自転車通行指定部分があるときは、普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行するよう努めなければならない。(道路交通法第10条第3項)

8. 標識令

規制標示

1. 転回禁止	2. 追越しのための 右側部分はみ出し 通行禁止	3. 進路変更禁止	4. 駐停車禁止
			
車は、転回してはいけません。	車は、追越しのため道路の右側部分にはみ出して通行してはいけません。	車は、黄線を越えて進路を変えてはいけません。	車は、駐車も停車もしてはいけません。
5. 駐車禁止	6. 最高速度	7. 立入り禁止部分	8. 停止禁止部分
			
車は、駐車してはいけません。	車と路面電車は、表示された速度をこえて運転してはいけません。ただし、つぎの車は表示された速度が法定速度より高い場合は、法定速度をこえて運転してはいけません。 1. 原動機付自転車 2. けん引自動車以外の自動車 けん引する自動車	車は、この標示の中に入ってはいけません。	車と路面電車は、前方の状況により、この標示の中で停止するおそれがあるときは、この中に入ってはいけません。
9. 路側帯	10. 駐停車禁止路側帯	11. 歩行者用路側帯	12. 車両通行帯
			
1. 歩行者と軽車両は通行できます。 2. 路側帯の幅が広い(0.75mをこえる)場合は、車は路側帯内に入り、車の左側に0.75m以上の余地を開けて駐車や停車することができます。	1. 歩行者と軽車両は通行できます。 2. 車は、路側帯内に入っている駐車や停車が禁止されています。	1. 歩行者のみ通行できます。 2. 車は、路側帯内に入っている駐車や停車が禁止されています。	
13. 優先本線車道	14. 車両通行区分	15. 特定の種類の車両の通行区分	16. けん引自動車の高速自動車国道通行区分
			
この標示がある本線車道と合流する前方の本線車道が優先道路であることを示します。	車の種類によって通行位置が指定された車両通行帯を示します。	大型貨物自動車と大型特殊自動車は、左から一番目の車両通行帯を通行しなければなりません。	けん引自動車は、指定された車両通行帯を通行しなければなりません。

17.専用通行帯	18.路線バス等優先通行帯	19.けん引自動車の自動車専用道路第一通行帯通行指定区分	20.進行方向別通行区分
標示された車の専用通行帯であることを示します。	路線バスなどの優先通行帯であることを示します。	けん引自動車は、左から一番目の車両通行帯を通行しなければなりません。	車は、交差点で進行する方向別に指定された車両通行帯を通行しなければなりません。

21.右左折方法	22.平行駐車	23.直角駐車	24.斜め駐車
車が交差点で右左折するときに、通行しなければならない部分を示します。	車は、駐車するとき、区画された部分に入り、道路の端に対して平行に止めなければなりません。	車は、駐車するとき、区画された部分に入り、道路の端に対して直角に止めなければなりません。	車は、駐車するとき、区画された部分に入り、道路の端に対して斜めに止めなければなりません。

25.普通自転車の歩道通行部分	26.普通自転車の交差点進入禁止	27.終わり
普通自転車が歩道を通ることができる場合、通行すべき部分を示します。	普通自転車は、この標示をこえて交差点に進入してはいけません。	規制標示が標示する交通規制の区間の終わりを示します。

9. 植樹帯

1. 植樹帯の設置（道路構造令 第11条の4）

第4種第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、この限りではない。

（解説） 都市部の幹線となる道路であり、自転車や歩行者の交通量も多く、また景観上の配慮が必要と考えられる第4種第1級および第2級の道路には、原則として植樹帯を設置することとした。また、その他の道路についても、良好な道路交通環境の整備または沿道における良好な生活環境の確保のため、必要がある場合には、植樹帯を設置することとした。

ただし、地域の状況に応じて、例えば以下に示すような特殊な箇所については、植樹帯を設けなくてもよい。

- ① 河川・崖等に接し、また既成市街地において堅牢な建築物が連担しているなど、特殊な条件下にあるため幅員の確保が著しく困難な場合
- ② 橋・トンネル等樹木の生育が著しく困難な場所

2. 植樹帯の幅員（道路構造令 第11条の4 第2、3項）

2項 植樹帯の幅員は、1.5mを標準とするものとする。

3項 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、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、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。

- 一 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間
- 二 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

（解説） 植樹帯の幅員は1.5mを標準とすると規定されているが、この規定はおおむね1m以上2m以下を意味する。

（出典：道路構造令の解説と運用）

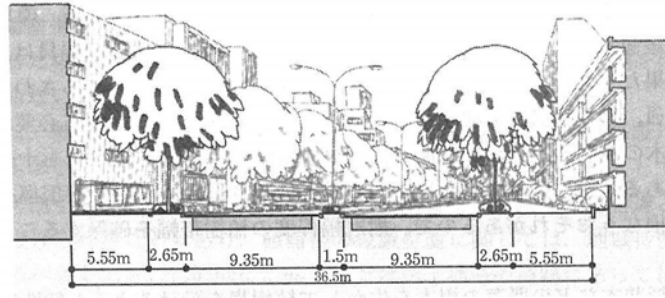
道路機能の検討：

道路の種級区分による植樹帯設置の必要性に加え、計画道路の位置づけ、沿道にある施設や土地利用状況等の観点からみた植樹帯設置の必要性と幅員を検討する。

ゾーン毎に配慮すべき植樹帯の構造

(1) 都心部における植樹帯

都心部に存する幹線道路の植樹帯は、安全かつ快適な通行環境を確保するとともに、道路の空間機能として良好な景観を形成するために重要な役割を果たすものであり、騒音の減少や大気の浄化などにも資するものである。特に都市の活動の中心となる道路や、都市の活動拠点を結ぶ道路など、都市や地域の骨格となる道路は、地域特性に見合った空間機能の確保の観点から広い道路幅員が必要となり、植樹帯の幅員も、道路構造令第11条の4第2項で定められた標準値よりも広幅員とすることが望ましい。また、植樹帯の植栽についても、沿道環境の確保や景観との調和を図るよう植栽地の配置や配植の構造、樹種の構成等について配慮する必要がある。



出典：「街路の景観設計」(社)土木学会

都心部における植樹帯の例（東京都 表参道）

(2) 景勝地における植樹帯

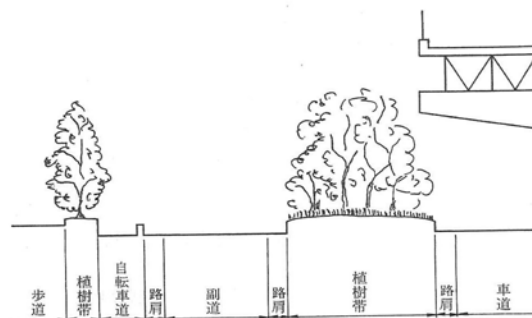
名所、旧跡等の風景のすぐれた地域に存する幹線道路における植樹帯の設置にあたっては、植樹帯の持つ景観形成機能に着目し、当該地にある景観資源の魅力を十分引き出せるよう、周辺地域との景観の調和を図ることが特に必要である。

(3) 住居地域における植樹帯

道路交通に起因する騒音、大気汚染、振動の軽減を図るためには、自動車構造の改善、道路構造の改善、適正な交通規制、交通取締りの強化、沿道土地利用の適正化等各種の施策を総合的に行うことが必要である。道路構造としては、広幅員の植樹帯を設け、車道と沿道の家屋を離隔したり遮音壁等を設けたりまたは樹木を密植する等の配慮が必要とされる。

道路構造令第11条の4第3項第2号は第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域など相当数の住居が集合し、または集合することが確実と見込まれる地域において、特に良好な生活環境の確保を図る必要がある幹線道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、本線車道端から路端までの距離にも配慮しつつ適切な植栽を行うため1.5mを標準とする値を超えた適切な値とすることを定めたものである。

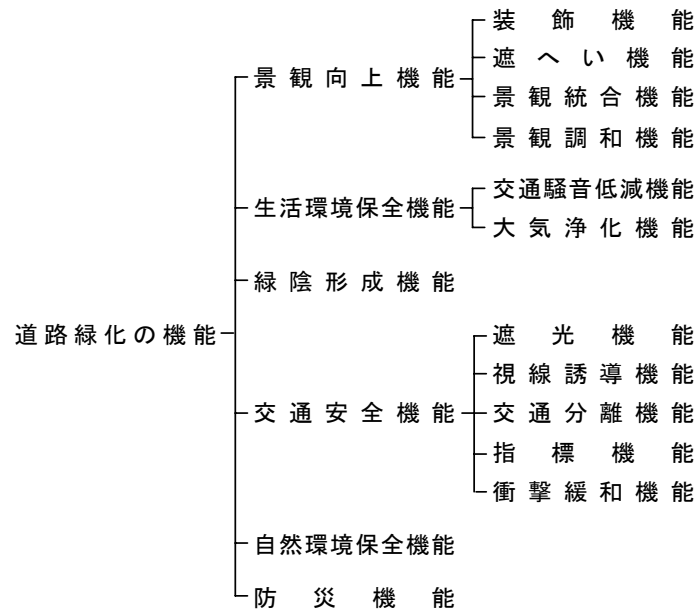
なお、環境施設帯に設置する場合には、他の横断面構成要素との兼ね合いを考慮に入れた上で、通常より広い幅員の植樹帯を設置するものとする。



住居地域における植樹帯の例（環境施設帯を確保する場合）

10. 道路緑化

1. 道路緑化は、景観向上機能、生活環境保全機能、緑陰形成機能、交通安全機能、自然環境保全機能及び防災機能に分類される主要な機能をはじめ、多くの機能を有している。
2. 特に植物という生物体からなることにより「親しみ」、「潤い」、「生命感」、「やすらぎ」という特有の効果をもたらすことが他の道路施設に見られない最大の特徴である。
3. 道路緑化においては、目的とする主要な機能が最大限に発揮されるのみでなく、その他の機能も幅広く発揮されるように努めることによって、調和のとれた親しみのある道路環境を形成することが必要である。



道路緑化に求められる主要な機能	道 路 計 画											地域特性		
	機 能 分 類				道 路 交 通 特 性			地 域 区 分				歴史・文化	自然	
	主要幹線	幹線	補助幹線	その他	交通量多	大型車多	歩行者多	住居系	非住居系 商業 工業	地方集落	地方一般			
景 観 向 上	◎	◎	○		○	○	◎	○	◎	○	○	○	◎	◎
生 活 環 境 保 全	◎	○			◎	◎		◎			○			
緑 陰 形 成	◎	◎	○		◎	◎	◎	◎	◎	◎	○			
交 通 安 全	◎	◎	○		◎	◎	◎	◎	◎	◎	○			
自 然 環 境 保 全	◎	○			○	○						○	○	◎
防 災												○	◎	○

(凡例) ◎ 優先的に考慮すべき機能
 ○ 考慮すべき機能
 無印 状況に応じて考慮すべき機能

(出典：道路緑化技術基準・同解説)

道路機能の検討：
 計画道路の地域区分、沿道の土地利用状況等、都市景観向上の観点からみた必要性を評価する。

11. 街路樹の効果

1. 植樹他に植えられる街路樹には、高木や低木・地被植物があるが、通常、街路樹は市街に並んでいる高木をいう。
2. 都市の美観の向上や道路環境の保全、歩行者等に日陰を提供することなどが目的であり、一般に、歩道の車道寄りや中央分離帯に植えられる。街路には多くの制約があり、必ずしも等間隔で木が並んでいるわけではなく、左右非対称であることも多い。歩道が片側にしかなく、街路樹も片側にしかない場合もある。
3. 街路樹には、次のような効果があるといわれている。

【 街路樹の効果 】

景観向上

- 良好な景観の形成
- 美しい並木道の造成
- 街・通りのシンボル・ランドマーク
- 目隠し効果

生活環境保全

- 騒音の低減
- 大気の浄化
- ヒートアイランド現象の緩和

緑陰形成

- 直射日光を遮る
- 暑さを防ぐ
- 雨や降雪を防ぐ
- 強風を抑える
- 砂塵を防ぐ

交通安全・視線誘導

- 眩しさを遮る
- 支柱・ガードレール効果
- 歩道と車道の分離、識別の補助
- 歩道への車の進入を防ぐ
- 路上駐車防止

防災（火事の延焼を防止する）

道路機能の検討：

街路樹の効果が発揮できるような、道路の地域区分、沿道の土地利用状況、都市景観向上の観点と植樹帯の設置幅を考慮する。

12. 道路交通法における路線バス等優先通行帯

通行区分	路線バス等優先通行帯
優先通行帯	<ul style="list-style-type: none"> ・「路線バス等」の優先通行帯であることが道路標識等により表示されている車両通行帯が設けられている道路においては、自動車（路線バス等を除く。）は、路線バス等が後方から接近してきた場合に当該道路における交通の混雑のため当該車両通行帯から出ることができないこととなるときは、当該車両通行帯を通行してはならず、当該車両通行帯を通行している場合において、後方から路線バス等が接近してきたときは、その正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに当該車両通行帯の外に出なければならない。 ただし、この法律の他の規定により通行すべきこととされている道路の部分が当該車両通行帯であるとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、この限りでない。（道路交通法第20条の2） ・前条第一項本文の規定は、前項の車両通行帯の直近の右側の車両通行帯又は道路の部分を通行する自動車については、適用しない。 （道路交通法第20条の2第2項）

13. 乗合自動車停留施設

(道路構造令第31条の3 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、交通島を設けるものとする。

乗合自動車停留施設は、設計車両に応じて無理のない停車および発進が可能なよう、その寸法と配置を定める。

(1) 乗合自動車停留施設の定義

乗合自動車停留施設（以下「バス停留施設」という。）には次のように乗合自動車停車所（以下「バス停車帯」という。）と乗合自動車停留所（以下「バス停留所」という。）とがある。

なお、ここでは対象とするバスは路線バスに限るものとする。

- ・バス停車帯：バス乗客の乗降のため、本線車道から分離し専用を使用するもの
- ・バス停留所：バス乗客の乗降のため、本線の外側車線をそのまま使用するもの

(2) バス停留所の構造

第3種、第4種の道路で、バス乗客の乗降のため、本線の交通流を乱すおそれのない場合には本線の外側車線を使用したバス停留所を設ける。バス停留所の構造は、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を判断し決定するものとするが、バスが停留所から離れずにぴったりと停車（以下「正着」という。）できるよう配慮する。以下に標準的なバス停留所の構造を示す。

① バスベイ型

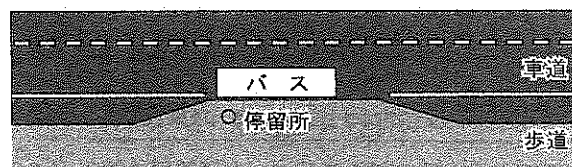
歩道に切り込みを入れてバスの停留所を設けるものであり、後続車の追越しを容易にさせることができる。ただし、切り込みの形状や周辺の路上駐車の状態によっては停留所に正着することが困難となることから、バスの正着が容易となるような切り込みの形状とすることが望ましい。



バスベイ型の例

② テラス型

車道側（路肩、停車帯、または車道）に張り出して停留所を設けるものであり、歩道の有効幅員を狭めることなく、路上に車両等が駐停車している場合にも停留所への正着を容易にさせることができる。ただし、広い路肩や停車帯を持たない道路では適用が困難であり、また、適用された場所においても遠方（特に夜間）から設置が判断できるよう安全対策に留意する必要がある。



テラス型の例

③ ストレート型

歩道の幅員を変えずに歩道内に停留所を設けるものであり、道路の全幅員に余裕がなく歩道に切り込みを入れて停車帯を設けることができない場合に設けるものである。ただし、後続車に影響を与える、または駐車車両などが停車している場合には停留所への正着が困難である。



図 10-10 ストレート型の例

その他、バスを中央走行方式で運転している場合には、停留所を道路の中央に交通島で設けるものとする。また、バスベイ型において切り込みの長さを長くとれない場合に、バス停留所への正着を容易にし、バスと歩道との距離を短くする工夫をした新型バスベイもある。

バス停留所の設置については、バス利用者の安全や本線交通流に十分な注意が必要である。

(3) バス停留施設に設ける附属施設

バス停留施設にはベンチおよび上屋を設けることが望ましい。道路構造令第11条の2により、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走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なければならないことから、ベンチおよび上屋等を設置する場合は、その設置に必要な幅員を歩道等の有効幅員に加える必要がある。

その他、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のため、視覚障害者誘導用ブロック、照明施設、音声等による運行情報施設等を設置することが望ましい。

14. 道路構造令における幅員構成要素

1. 道路構造令においては、車道、路肩、歩道等をはじめとして、緑化に関する規定があり、道路の断面構成は、これらの組み合わせによって決定される。
2. 車道における、車線数、車線幅員は、道路区分と将来計画交通量から決定される。
3. 歩道等においては、歩行者、自転車等の安全確保の観点から、車道とは別の視点で決定される。

幅員構成要素	道路構造令	条項
車道に関する規定	車線数	第5条第2項、第3項
	車線幅員	第5条第4項
	中央帯	第6条第4項、第6項
	路肩	第8条
	付加追越車線	第6条第9項
	登坂車線	第21条
	副道	第7条
歩道等に関する規定	自転車道	第10条
	自転車歩行者道	第10条の2
	歩道	第11条
	路上施設等を設ける場合の幅員	第10条の2、第11条
	歩行者の滞留の用に供する幅員	第11条の2
軌道に関する規定	軌道敷	第9条の2
緑化に関する規定	植樹帯	第11条の4

[車線]

区 分		車線の幅員 (単位 : m)	
第 1 種	第 1 級		3.5
	第 2 級		
	第 3 級	普通道路	3.5
		小型道路	3.25
	第 4 級	普通道路	3.25
		小型道路	3
第 2 種	第 1 級	普通道路	3.5
		小型道路	3.25
	第 2 級	普通道路	3.25
		小型道路	3
第 3 種	第 1 級	普通道路	3.5
		小型道路	3
	第 2 級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第 3 級	普通道路	3
		小型道路	2.75
第 4 級		2.75	
第 4 種	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
		小型道路	2.75

[路肩1]

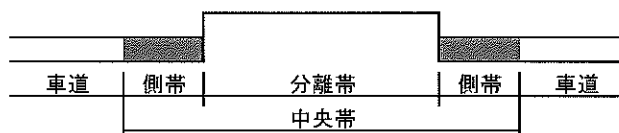
区 分			車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)	
第1種	第1級 及び 第2級	普通道路	2.5	1.75
		小型道路	1.25	
	第3級 及び 第4級	普通道路	1.75	1.25
		小型道路	1	
第2種		普通道路	1.25	
		小型道路	1	
第3種	第1級	普通道路	1.25	0.75
		小型道路	0.75	
	第2級から 第4級まで	普通道路	0.75	0.5
		小型道路	0.5	
	第5級		0.5	
第4種			0.5	

[路肩2]

区 分			車道の右側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)
第1種	第1級 及び 第2級	普通道路	1.25
		小型道路	0.75
	第3級 及び 第4級	普通道路	0.75
		小型道路	0.5
第2種		普通道路	0.75
		小型道路	0.5
第3種			0.5
第4種			0.5

[中央帯]

種級区分		中央帯の最低幅員 (単位 : m)		中央帯に設ける側帯 の幅員 (単位 : m)	
		規定値	特例値	規定値	特例値
第1種	第1,2級	4.50	2.00	0.75	0.25
	第3,4級	3.00	1.50	0.50	0.25
第2種	第1級	2.25	1.50	0.50	0.25
	第2級	1.75	1.25	0.50	0.25
第3種		1.75	1.00	0.25	
第4種		1.00		0.25	



15. 停車帯

(道路構造令 第9条)

第4種(第4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。

(1) 停車帯の設置

都市間道路および都市内道路では出入制限の有無にかかわらず、道路上の停車需要が存在する。ただ、都市間道路(特に出入制限を行った自動車専用道路)では、故障車の車道上からの退避を目的とするのに対し、都市内道路では、主として沿道へのアクセスのための停車であり、停車目的は道路によって異なる。第1種、第2種および第3種の道路では、これらの停車需要を路肩で処理するが、第4種の道路では必要に応じ停車帯を設けて処理することとした。

第4種の道路は、都市内の道路網を形成するものであり、沿道が商業業務地区等の場合は、沿道の商業施設への出入りや、荷捌き等により、車両の路上での駐停車の需要が多く発生することが予想されるため、停車帯を設けることにより円滑な通行の確保が可能となるだけでなく、道路全体が広幅員となり、良好な市街地を形成することが可能である。また、将来的に上記のような商業業務地区として整備される地区に計画される自動車のアクセス機能を重視すべき道路では、計画時から駐停車の需要を見越して、積極的に停車帯を設置することが望ましい。

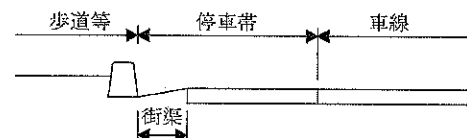
またこのような地区では、自転車交通も一般に多いので、停車帯は自転車等の交通処理のための幅員としての機能もある。特に第4種第1級または第4種第2級の2車線道路においては、停車による本線交通に対する障害が大きく、停車帯の効果が大きい。

また、停車帯を設けない場合にはバスの停車による障害が大きくなるものと予想されるので、バス停車帯を積極的に設ける必要がある。

(2) 停車帯の幅員、構造

停車帯幅員の標準値2.5mは大型車の停車を考慮し、縮小値1.5mは乗用車の停車を考えたものである。

停車帯の構造は、車道面と同一平面とし、また停車帯の中に街渠を設けてもよい。なお、停車帯を設けるときには、さらに路肩を設置する必要はない。



停車帯の構造

(3) 停車帯の運用方法

停車帯は、本来の目的である一時的な停車に用いるのは当然であるが、このほかに状況によって様々な運用方法が考えられる。駐車を禁止して、一時的な停車のみに使用する方法は、自転車、原動機付自転車等が停車帯を利用できるという利点がある。

交差点付近では駐車はもとより、停車も好ましくないので、交差点流入部と流出部では停車帯の幅員を利用して、付加車線を設けたり、幅の広い歩道や自転車歩行者道にするのがよい。

16. 道路の防災機能

1. 道路、特に幹線道路は、都市構造の骨格を形成するため、都市防災上重要な役割がある。
2. 都市災害には、洪水や地震のように自然発生するものと火事や爆発のように人為的に発生するものがある。
3. いずれの場合にも、道路には都市防災上、①緊急交通路としての役割、②災害の緩衝帯としての役割、③避難路としての役割がある。

<延焼防止のための幅員について>

■東京都「防災都市づくり推進計画（基本計画）」による延焼遮断帯の形成基準

東京都では、延焼を遮断する機能の考え方として、沿道に位置する建築物の防災性能の向上や兵庫県南部地震での焼け止まり状況を考慮し、表 2-1 のとおりの幅員と不燃化率を示している。

表 2-1 延焼遮断帯の形成

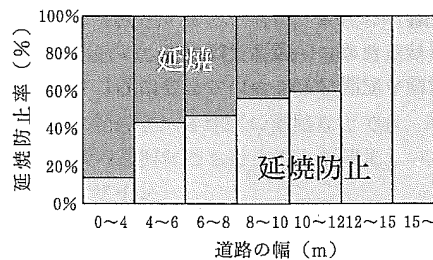
幅員 27 m 以上			
幅員 24 m 以上 27m 未満	かつ	不燃化率 40%以上	
幅員 16 m 以上 24m 未満	かつ	不燃化率 60%以上	
幅員 11 m 以上 16m 未満	かつ	不燃化率 80%以上	

注) 不燃化率 = $(\text{耐火建物の建築面積} + \text{準耐火建物の建築面積} \times 0.8) \div \text{全建物の建築面積} \times 100 [\%]$

出典：「防災都市づくり推進計画（基本計画）」平成 15 年 9 月 東京都

■道路幅員と延焼防止率の関係（兵庫県南部地震 神戸市長田区の例）

兵庫県南部地震（神戸市長田区の例）では、幅員 12 m 以上の道路では延焼がなかった。



注) 兵庫県南部地震 神戸市長田区の例。当時、被災地では無風。

図 2-12 道路幅員と延焼防止率の関係

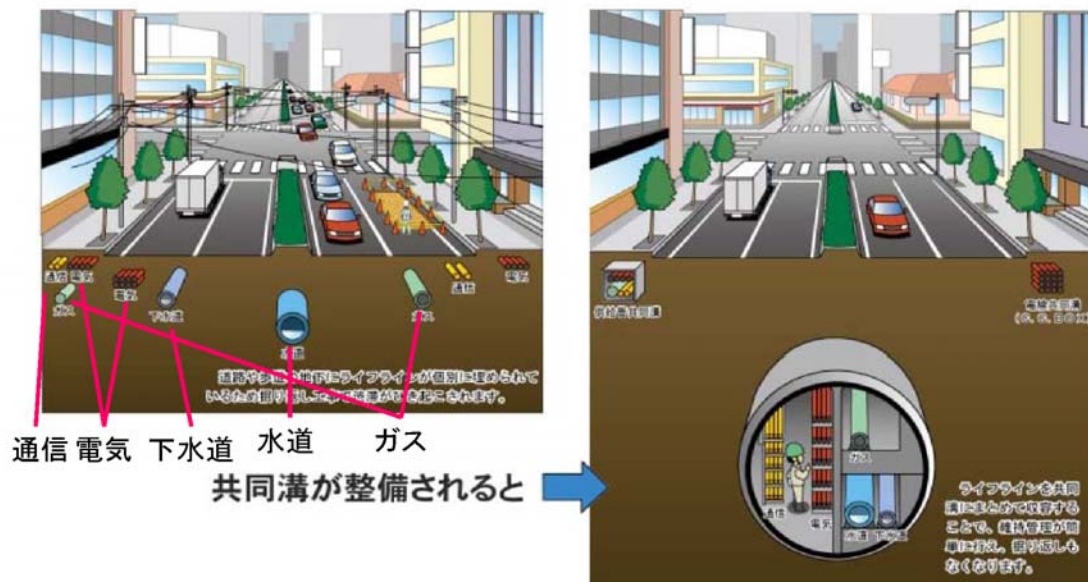
(出典：道路構造令の解説と運用)

道路機能の検討：

災害時において広域避難場所へのアクセスや消防活動困難区域の解消等、都市防災の観点からみた必要性を評価する。

17. 電線類地中化（空間機能）

1. 道路の①舗装部より下の地下、②舗装内部、③舗装の上およびその上空には空間がある。われわれの生活必需品で、ライフライン(上下水道、ガス、電気、電話等のサービス)は、その利用者の個々の家庭や事務所や商業地に直結している必要がある。
2. トラフィック機能とアクセス機能とを兼ね備えた道路網は、その地下や上にこのような施設を設置するのに理想的な形態をしている。
3. 電線は道路上に設置されるが、歩行者や自転車の交通障害となること、消防活動へ影響を及ぼすこと、都市景観への障害等をもたらし、潤いのある街作りにとって大きな障害となっている。
4. 水道管やガス管は道路の下に埋設されているが、施設ごとに別々に埋設されていると定期的に道路を掘り返す回数が増える。
5. これらの理由から、電線(電力線、通信線)、ガス管、上水道、下水道等をセットで地中に埋設する共同溝方式が望ましい。



道路機能の検討：

これらライフラインの收容計画に加え、将来的にバス専用レーン等の導入が考えている路線（区間）であるか、また、そのような路線である場合、導入時に支障が生じないかを評価する。

○ 電線類地中化の利点と問題点

【利点】

- (1) 景観の改善が図られる：電柱が道路上からなくなり、景観が向上する。
- (2) 台風や地震といった災害時に電柱が倒れたり、垂れ下がった電線類が緊急用車両の通行の邪魔をするといった危険がなくなる。
- (3) 地中化された電線は、架空線に比べ大幅に地震で破損しにくくなるといわれる。
(阪神・淡路大震災では震度7の地域で電柱の停電率は10.3%であったが地中線は4.7%と電柱に対し地中線の被害率は45.6%低かった：エネルギー庁の調査による)。
- (4) 災害時には電柱が防災活動の支障になることがあるが、電柱が地下化されることで消火活動が容易になったり、広幅員の道路をヘリコプターの発着に使うこともできる。
- (5) 電柱類が道幅を狭める事がなくなるのでベビーカーや車いすが通りやすくなり、バリアフリー化の一環として無電柱化が行われる。

【問題点】

- (1) 増設の場合、工事費が電柱に比べ、数倍から数十倍高い（地中での整備費は1km当り4～5億円と電柱の約20倍という試算結果があり、維持費も高価（電気事業連合会）。
- (2) 地中にガス管や上・下水道管などがある場合はこれらの詳細な埋設位置を把握し、これらの管理者との調整が必要になる。
- (3) 電線類を地中化するには、道路以外に私有地内での調査・工事が必要になる。
- (4) 道路から電柱が無くなっても電柱に付属していた街灯・道路標識・変圧器などが独立して設置されるので、かえって邪魔になる場合がある。特に地上に設置される変圧器は電柱よりも大きくて邪魔になりがちであり設置場所に苦慮する場合もある。
- (5) 目視によって痛んだ電線類を断線前に発見できなくなる。また、破損・断線箇所が特定しにくくなる。そのために復旧が遅れることが懸念される。
- (6) 地震などで地下設備が破損した場合、復旧までに長期間を要し、工事費も高くなる。
- (7) 冠水・豪雪などの災害時は配線・復旧などの作業ができない。

18. 共同溝の整備等に関する特別措置法

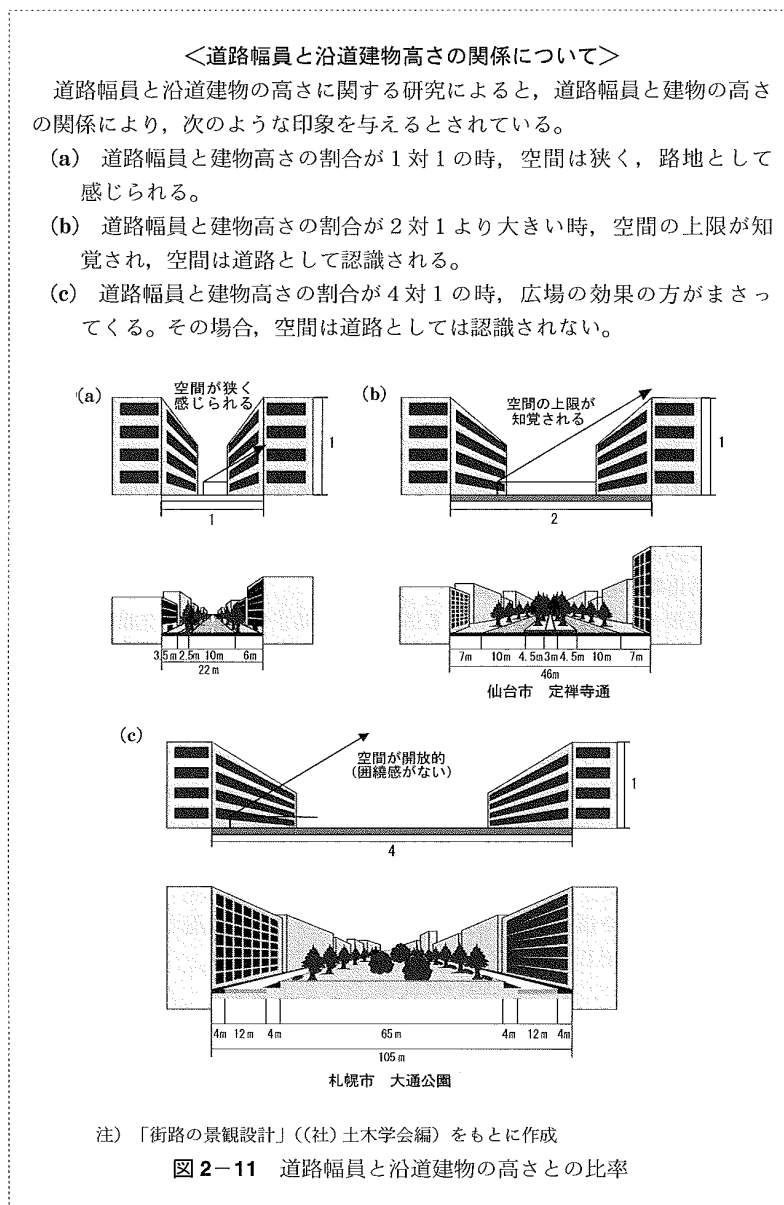
区分	規定
共同溝整備道路 の指定 第3条	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通大臣は、交通が著しくふくそうしている道路又は著しくふくそうすることが予想される道路で、路面の掘さくを伴う道路の占用に関する工事がひんぱんに行なわれることにより道路の構造の保全上及び道路交通上著しい支障を生ずるおそれがあると認められるものを、共同溝を整備すべき道路（以下「共同溝整備道路」という。）として指定することができる。 ・2項 国土交通大臣は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、当該道路の道路管理者の意見を聴かななければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。 ・3項 道路管理者は、前項の規定により意見を述べようとするときは、あらかじめ、都道府県公安委員会の意見をきかななければならない。 ・4項 国土交通大臣は、第一項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止したときも、同様とする。
共同溝の建設 第5条	<ul style="list-style-type: none"> ・共同溝整備道路の指定があつたときは、道路管理者は、当該道路に共同溝を建設することについて、関係公益事業者の意見を求めなければならない。 ・2項 前項の規定により意見を求められた公益事業者は、道路管理者の定める期限までに、共同溝の建設を希望する旨の申出をすることができる。 ・3項 前項の規定による申出は、当該共同溝に敷設すべき公益物件の敷設計画書その他国土交通省令で定める書面を添えてしなければならない。 ・4項 道路管理者は、第二項の規定による申出が相当であると認めるときは、共同溝の建設を行なうものとする。この場合においては、道路管理者は、共同溝の建設を行なうべき旨を公示しなければならない。
共同溝整備計画 第6条	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者は、共同溝を建設しようとするときは、共同溝整備計画を作成しなければならない。 ・2項 共同溝整備計画には、建設しようとする共同溝に関し、次に掲げる事項を定めなければならない。 <ol style="list-style-type: none"> 一 位置及び名称 二 構造 三 共同溝の占用予定者 四 共同溝の占用予定者ごとの当該共同溝の占用部分及び公益物件の敷設計画の概要 五 共同溝の建設に要する費用及びその負担に関する事項 六 工事着手予定時期及び工事完了予定時期

19. 電線共同溝の整備等に関する特別措置法

区分	規定
電線共同溝を整備すべき道路の指定 第3条	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者は、道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況等を勘案して、その安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図るため、電線をその地下に埋設し、その地上における電線及びこれを支持する電柱の撤去又は設置の制限をすることが特に必要であると認められる道路又は道路の部分について、区間を定めて、電線共同溝を整備すべき道路として指定することができる。 ・2項 道路管理者は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、都道府県公安委員会、市町村、認定電気通信事業者の意見を聴かなければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。 ・3項 市町村は、当該市町村の区域内に存する道路の道路管理者に対し、第一項の規定による指定を行うよう要請することができる。 ・4項 道路管理者は、第一項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止したときも、同様とする。
電線共同溝の建設 第5条	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者は、電線共同溝整備道路について、この章に定めるところにより、電線共同溝を建設するものとする。 ・2項 道路管理者は、電線共同溝の占用予定者の意見を聴いて電線共同溝整備計画を定め、これに基づき電線共同溝の建設を行わなければならない。 ・3項 前項の電線共同溝整備計画には、電線による道路の占用の動向を勘案してその構造の保全その他道路の管理上必要と認められる場合においては、電線共同溝の占用予定者以外の者の占用のための電線共同溝の部分を定めることができる。 ・4項 道路管理者がこの法律の規定に基づき電線共同溝として建設する施設については、共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）の規定は、適用しない。

20. 道路の景観機能

1. 道路は都市や地区の骨格を形成するため、良好な街並を形成すべきである。
2. このため、地域の状況に応じて、沿道建物とのバランスなどを考慮して幅員を決定することが望ましい。
3. 特に、駅前や中心市街地等における都市のシンボルとなる道路などでは、十分な空間機能を確保するため、広い幅員を採用することが望ましい。



(出典：道路構造令の解説と運用)

道路機能の検討：

道路の景観機能においては、都市や地区の骨格の形成および適切な沿道土地利用の誘導について配慮する。また、植樹帯の設置も景観向上に寄与する。

21. 街路の格

a) 街路の性格付け、類型化

(本文)

街路の景観設計にあたっては、都市の役割に応じた街路の配置等を重視し、かつ日常道路を利用する市民の生活実感に即した類型化である「街路の格」を参考にすることが好ましく、これらを街路の景観設計に結びつけることが望ましい。

解説

道路は、交通容量や機能によって道路構造上、区分されているが、都市における街路は、段階構成等や沿道特性によっても類型化される。

これらも街路の性格を一面に表したものであるが、街路の景観設計にあたっては、都市の役割に応じた街路の配置等を重視し、かつ日常道路を利用する市民の生活実感に即した類型化として、以下のように区分した「街路の格」を参考として街路の景観設計を検討することが望ましい。

「街路の格」とは、

- ・大通り、目抜き通り、細街路等の配置・規模に応じた区分、
- ・表通り・裏通り、横丁、路地等の配置・実感に応じた区分、
- ・参道、公園関連街路、水辺街路等の性質に応じた区分、等がある。

※出典「街路の景観設計(土木学会編)」

街路の配置・規模に応じた区分



「大通り」
(大阪市御堂筋)



「細街路」
(台東区谷中)

街路の配置・実感に応じた区分

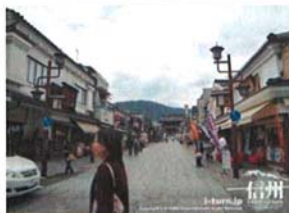


「表通り」
(東京都表参道)



「裏通り」
(東京都原宿)

街路の性質に応じた区分



「参道」
(長野善光寺)



「水辺街路」
(柳川市)

(出典：景観形成ガイドライン)

22. 区域の分類

重視する機能（イメージ）

ゾーン区分	ゾーン細目	交通機能			空間機能			環境空間	収容空間
		通行機能	アクセス機能	滞留機能	市街地形成	沿道利用	防災空間		
拠点	マスタープランに位置付けられている拠点	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
商業地	用途地域：商業地域、近隣商業地域	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
住商混合地	用途地域：第1種住居、第2種住居、準住居、準工業、	◎	○	○	○	○	○	○	
住宅地	用途地域：第1種低層・中高層、第2種低層、中高層住居専用地域	○							
工業地	用途地域：工業地域、工業専用地域	○							
白地（郊外）	用途地域外								

◎機能重視する。 ○機能がある。

ゾーン区分	ゾーン細目	自転車	歩行者	植樹	車両	その他（路肩）	その他（停車帯）
商業地	用途地域：商業地域、近隣商業地域	◎	◎	◎	◎	◎	
住商混合地	用途地域：第1種住居、第2種住居、準住居、準工業	○	○	○	○	○	○
住宅地	用途地域：第1種低層・中高層、第2種低層、中高層住居専用地域	○	○	○	○	○	
工業地	用途地域：工業地域、工業専用地域	△	△	△	◎	○	△
白地（郊外）	用途地域外					○	

◎重視する。 ○◎に準じる。 △考慮する。

23. 無電柱化推進について

第1章 概要

1 無電柱化とは

沿道の電柱及び電線を地上から撤去する手法の総称で、①地中化による無電柱化（電線共同溝方式、自治体管路方式など）、②地中化以外による無電柱化（裏配線、軒下配線）に大別される。

山梨県内で現在最も標準的に行われている手法は電線共同溝方式である。

2 地中化による無電柱化

2-1 電線共同溝方式

2以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設を電線共同溝という。管路建設費用のほとんどを道路管理者が負担するが、一部を電線管理者が建設負担金として負担する。電線敷設費用は全て電線管理者が負担する。管路部は道路管理者が管理する道路附属物として位置づけられる。

2-2 自治体管路方式

電線共同溝方式とほぼ同じ手法であるが、管路建設費用は全て地方公共団体の負担となる。管路部は地方公共団体が管理する占用物件として位置づけられる。現在はほとんど実施されていない。

2-3 単独地中化方式

電線管理者が自らの費用で地中化を行う手法で、電線管理者が管理する占用物件として位置づけられる。現在はほとんど実施されていない。

2-4 要請者負担方式

要請者（主に道路管理者）が全額負担して無電柱化する手法で、関係者から優先度が低いと判断された場合に用いられるが、ほとんど実施されていない。

3 地中化以外の手法による無電柱化

3-1 裏配線

主要な道路の裏通りに電線を配置して、主要な道路を無電柱化する手法であるが、各戸への引込を確保するための物理的条件が厳しい。

3-2 軒下配線

電線を沿道家屋の軒下に配置して無電柱化する手法であるが、沿道家屋の合意を得る必要があり、条件が厳しい。

第2章 事業の進め方

1 山梨県無電柱化協議会

無電柱化推進事業は電線管理者等との協力が不可欠な事業であるため、国レベルでは、道路管理者、電線管理者、公安委員会等で組織される「無電柱化推進検討会議」において、どのような場所で無電柱化を行うべきか検討されている。「無電柱化推進検討会議」には、その地方組織として「関東地区無電柱化協議会」「山梨県無電柱化協議会」が設置されており、ここで合意された箇所でのみ無電柱化事業を実施することができる。

山梨県無電柱化協議会は、公安委員会、道路管理者（甲府河川国道事務所、山梨県、関係市町村）及び電線管理者で組織されており、事務局は山梨県道路管理課内にある。

2 山梨県無電柱化推進計画

無電柱化推進事業は、無電柱化推進検討会議において、昭和61年度から3期にわたる「電線類地中化計画」、平成11年度～15年度を計画期間とする「新電線類地中化計画」、平成16年度～20年度を計画期間とする「無電柱化推進計画」に基づき、推進されている。

山梨県無電柱化協議会においても、「山梨県電線類地中化計画」、「山梨県新電線類地中化計画」、「山梨県無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化を推進している。

山梨県無電柱化推進計画では、無電柱化対象道路の考え方、無電柱化の進め方等の指針が示されている。

3 無電柱化対象道路の考え方

山梨県無電柱化推進計画においては、以下の要件を総合的に勘案し、必要性及び整備効果の高い箇所を選定し、無電柱化を推進することとしている。

○路線

- ・地域の骨格となる幹線道路等
- ・緊急輸送道路や避難路
- ・バリアフリー新法に規定する特定道路や通学路

○地域

- ・歴史的建造物群保存地区など、歴史的町並みの保全が特に必要な地区
- ・伝統的祭りなどの地域文化の復興や観光振興に資する箇所
- ・都市計画における「景勝地区」など良好な景観の保全が特に必要な地区

○土地利用状況

- ・商業系地区、住居系地区

○関連事業

- ・市街地における、新設道路の整備や区画整理事業、市街地再開発事業を行う箇所（同時整備）
- ・既存道路における歩道整備、拡幅、バリアフリー化等の道路整備を行う箇所

第3章 最近の動向

1 無電柱化推進計画

国の無電柱化推進計画は、対象期間を平成16～20年度としており、既に対象期間を超過しているため、新たな計画を策定中である。

2 無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について

「無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について」（平成22年2月24日付け、国道利発第28号、国道交安発第30号）の施行に伴い、これまでの「無電柱化推進計画における電線共同溝に係る費用負担、道路占用の取扱い等について」（平成16年4月14日付け、国道地環第5号、国道利第14号）が廃止された。

主な変更点は次の2つ。

○ 建設負担金の変更

同時整備以外に係る建設負担金・・・505（千円/条・km）従来通り

同時整備に係る建設負担金・・・21（千円/条・km）新規設定

○ 同時整備により建設された電線共同溝の供用後、新たな引込等設備が必要となった場合、供用から10年間は道路管理者がその工事を行わなければならない。

（参考抜粋）

「同時整備による電線共同溝の建設が完了した後において新たに必要となる工事のうち、次に掲げるものについては、当該同時整備と一体的に新設または拡幅した道路の供用が開始された日から起算して10年が経過する日までの期間は、道路管理者が行うこと。ただし、沿道の住宅棟の建設状況を勘案して必要があると認める場合には、5年に限りその期間を延長することができる。

ア 引込管の増設に関する工事（当該同時整備に係る沿道の区画ごとに、それぞれ最初に設ける場合に限る。）

イ アに伴い必要となる特殊部の増設に関する工事」