

別紙

企画県土警察常任委員会資料

(平成24年11月28日)

- 2 「県道の構造の技術的基準等に関する条例(案)」の概要に関するパブリックコメントの
実施について 【道路企画課】……1ページ

県土整備部

応募期間
12月25日(火)まで

「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例(案)」の概要 についてご意見をお寄せください。

「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律(平成23年法律第37号及び平成23年法律第105号)」の施行により、県道の構造等の基準(県道の構造の技術的基準、県道に設ける道路標識の寸法、移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準)について、県の条例で定めることとされました。

県では、道路利用者や学識経験者等で構成する条例検討会を設置し、条例の内容について検討を進めています。

つきましては、条例制定の参考とさせていただくため、この条例(案)の概要に関するご意見をお寄せください。

条例の内容

- 条例で定める基準は、以下の3つです。
 - ① 県道の構造の技術的基準
道路の幅員、線形、勾配、視距等の基準
 - ② 県道に設ける道路標識の寸法
案内標識、警戒標識及びこれらに附置する補助標識の寸法
 - ③ 移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準
高齢者、障がい者等の移動等円滑化が必要な道路における歩道の幅員、勾配等及び各施設(立体横断施設、駐車場等)の構造についての基準
- 条例は、国の定める「道路構造令」、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」及び「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」で定められている基準を参酌して定めることとされています。

条例(案)の概要については、別紙をご覧ください。

【条例(案)の概要の閲覧方法】

県庁道路企画課のホームページに掲載しています。

また、県庁県民課、各総合事務所県民局、県立図書館、各市町村の窓口でも閲覧できます。

【応募方法】

電子メール、郵送又はファクシミリでお寄せいただくか、県庁県民課、各総合事務所県民局、県立図書館に設置してある意見箱へ投函並びに市町村の窓口いずれでも応募できます。
(電話による応募は受け付けておりません。)

様式は自由です。このチラシの裏面もご利用ください。

【結果の公表】

いただいたご意見については、取りまとめのうえ、それに対する考え方と併せて、ホームページ等で公表します。

【応募・問合せ先】

鳥取県県土整備部道路企画課(〒680-8570 住所記載不要)

ファクシミリ 0857-26-7624

電子メール douroukikaku@pref.tottori.jp

鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例(案) の概要(概略版)

1 条例制定の趣旨

「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律(平成23年法律第37号、平成23年法律第105号)」が公布され、これまで国の政省令で全国一律に基準が定められていた、以下の3つの基準について、地方公共団体の条例で定めることとなりました。

- ・ 県道の構造の技術的基準
「道路構造令」で定められている基準のうち、幅員、線形、勾配等の道路の一般的技術的基準
- ・ 県道に設ける道路標識の寸法
「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(標識令)」で定められている基準のうち、案内標識、警戒標識及びこれらに附置する補助標識の寸法
- ・ 移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準
「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令(道路移動等円滑化基準)」で定められている、高齢者、障害者等の移動等円滑化が必要な道路における歩道の幅員、勾配等及び各施設(立体横断施設、駐車場等)の構造についての基準

「条例は政省令を参酌して定める」こととされており、政省令で定められている内容を基本とし、検討の結果、鳥取県の実情に照らし必要な内容について、異なる内容(県独自の基準)を定めることができることとなりました。

- ※ 条例は、県道だけに適用されます。
- ※ 国道については、従前どおり政省令が適用されます。
- ※ 市町村道については、各市町村において条例を制定することとなります。

2 県道の構造の技術的基準

(1) 条例で定める基準の内容

道路構造令で規定されている以下の基準のうち、「設計車両」、「建築限界」、「橋等の主要構造物の荷重条件」を除く基準について、条例で定めることとなります。

- ① 道路構造の各規定の前提条件
【道路の区分】【設計車両】【設計速度】
- ② 幅員構成
【車道】【歩道等】【軌道】【緑化】
- ③ 建築限界
- ④ 線形
【平面線形】【縦断線形】
- ⑤ 視距
- ⑥ 構造物・工作物等
【路面構造】【交差構造】【主要構造物】【その他構造物・工作物等】
- ⑦ 専用道路
【小型道路】【自転車専用道路等】

条例で定める基準は、

- ・ 地域特性に応じた車道縦断勾配、道路の区分、待避所の長さ、交差点部の幅員及び交通の安全性・円滑性の向上のための路肩幅員、歩道の型式、バス停の構造について、県独自の基準を定めることとします。
- ・ それ以外の項目については、道路構造令に定める基準と同一とします。

(2) 県独自の基準の内容

【独自規定①】 車道縦断勾配の上限値の縮小

課題等

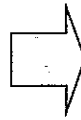
積雪寒冷地である鳥取県では、冬期の路面凍結によるスリップ等の発生の恐れがある。特に、市街地等では、信号等による停車・発進が多く、その発生の頻度は高くなる。

条例では

冬期のスリップ防止のため、市街地等の道路の縦断勾配を緩やか(原則として5%以下)にするよう規定。

【都市部の道路の縦断勾配】

設計速度	縦断勾配
60km/h	5%以下
50km/h	6%以下
40km/h	7%以下
30km/h	8%以下
20km/h	9%以下



5%以下

【独自規定②】 県道における1車線道路の適用

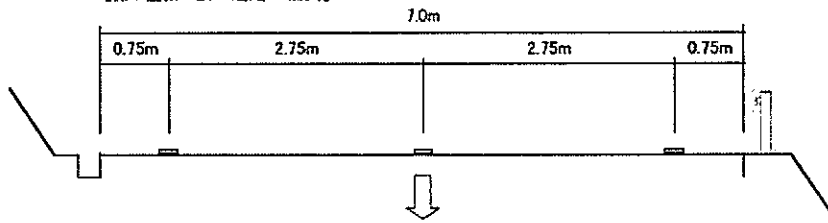
課題等

山地部の道路を2車線で整備する場合、大きく山を切るなど多くの費用と期間が必要となる場合がある。

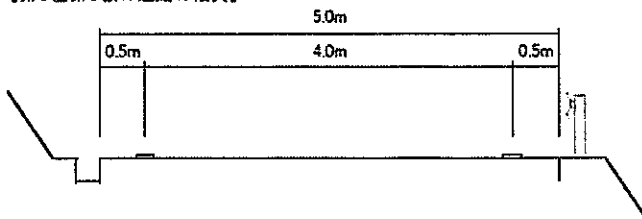
条例では

交通量の少ない県道について1車線による整備ができることを規定。
(500台/日未満)

【第3種第4級の道路の幅員】



【第3種第5級の道路の幅員】



【独自規定③】 待避所の長さの縮小

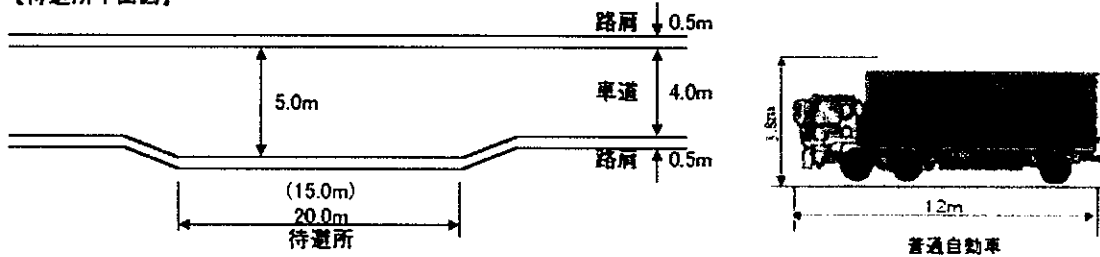
課題等

1車線道路として整備する山間部の道路には、車両のすれ違いのための待避所を設ける必要があるが、急峻な地形のため規定どおりの寸法の待避所を設けることが困難な場合がある。

条例では

待避所の長さを、普通自動車(車長12m)が待避可能な15mまで縮小できるよう規定。

【待避所平面図】



※上段()書き やむを得ない場合の待避所延長

【独自規定④】 交差点部における車線幅員の縮小

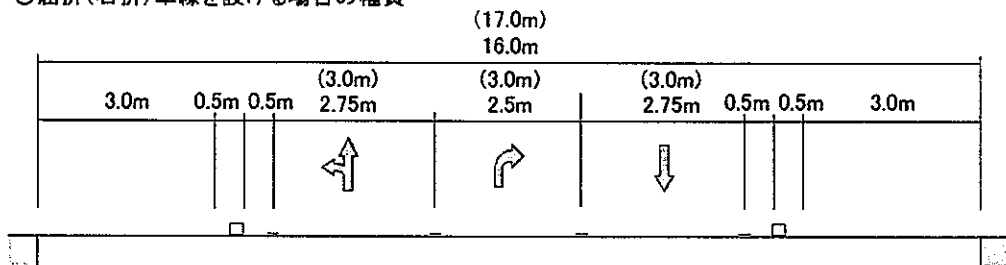
課題等

都市部だけでなく地方部の道路についても、沿道の家屋等の状況から正規の幅員の確保が困難な場合があるが、交差点に右折車線等を設ける場合の車線幅員の縮小については、都市部の道路についてだけ規定されている。

条例では

車線幅員を縮小できる対象に、地方部の道路を追加。
 (併せて、これまで運用によっていた右折車線等の幅員の縮小についても明記。)

○屈折(右折)車線を設ける場合の幅員



※上段()書き : 構造令による場合の幅員

【独自規定⑤】 自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大

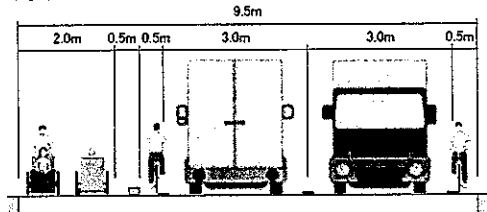
課題等

路肩の幅員は、歩行者や自転車等の通行空間として十分な幅員とはなっていない。

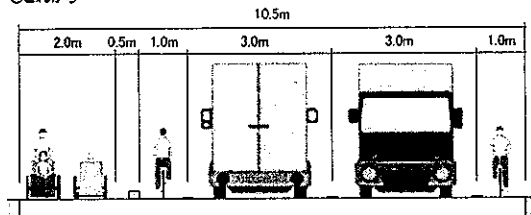
条例では

歩行者や自転車等が路肩を通行することとなる場合の安全性向上のため、路肩の幅員を1m以上とすることを原則とするよう規定。

【第4種第3級(片側歩道の場合)の例】
○これまで



○これから



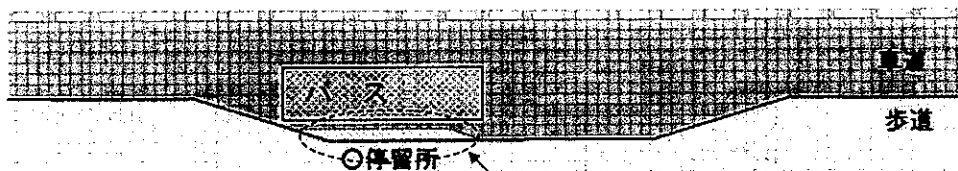
【独自規定⑥】 バスが正着しやすいバス停の構造

課題等

これまでのバス停では、バスが歩道と離れて停車するため、高齢者、障がい者等の円滑な乗降に支障がある。

条例では

バスが歩道と隙間を空けずに停車(正着)できるような構造とすることを原則とするよう規定。



- ・高さ15cm
- ・テラス

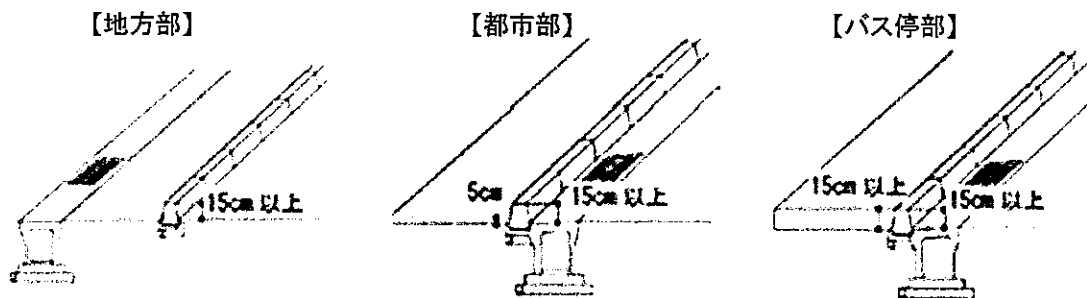
【独自規定⑦】 歩道の車道に対する高さに関する規定

課題等

道路構造令では、歩道の車道に対する高さが規定されていない。

条例では

都市部の道路では、歩道を車道より5cm高くすることを標準として規定。
 (高齢者、障がい者等の円滑な通行を考慮)
 地方部の道路では、歩道と車道の高さを同じとすることを標準として規定。
 (高齢者、障がい者等の円滑な通行と経済性の両方を考慮)



3 県道に設ける道路標識の寸法

(1) 条例で定める基準の内容

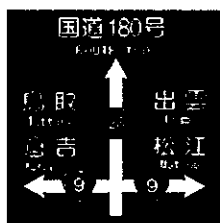
標識令で定められている、道路標識、区画線及び道路標示の種類、様式(表示、寸法、色彩等)及び設置場所のうち、案内標識、警戒標識及びそれらに附置する補助標識の寸法について、条例で定めることとなります。

【道路標識】 本標識(案内標識、警戒標識、規制標識及び指示標識)及び補助標識

【区画線】 車道中央線、車線境界線、車道外側線 等

【道路標示】 駐停車禁止、最高速度 等

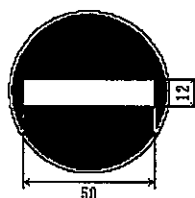
【案内標識】



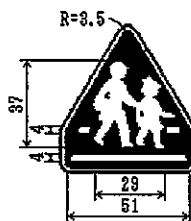
【警戒標識】



【規制標識】



【指示標識】



【補助標識】

横風注意

条例で定める基準は、

- 警戒標識の板の寸法及び案内標識の文字の大きさについて、県独自の基準を定めることとします。
- それ以外の項目については、標識令に定める基準と同一とします。

(2) 県独自の基準の内容

【独自規定①】 警戒標識の寸法の統一化

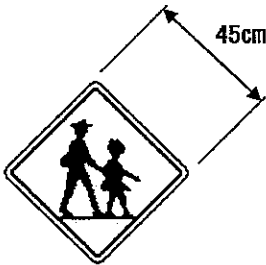
課題等

警戒標識の寸法が大きいほうが、運転者の視認性は高まる。
ただし、あまり大きくすると景観を阻害したり、費用がかかるといった問題も生じる。

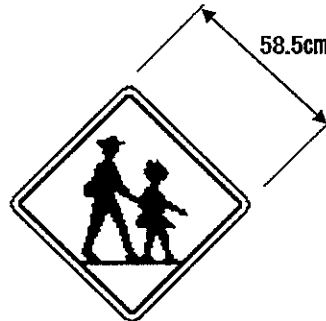
条例では

これまでの県の運用に合わせ、基準寸法の1.3倍を標準値とすることを規定。

【標識令の基準寸法】



【鳥取県の運用(1.3倍)】



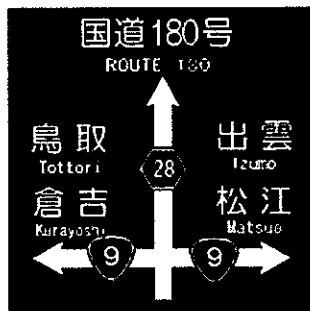
【独自規定②】 案内標識の文字の大きさの統一化

課題等

案内標識の文字の大きさが大きいほうが、運転者の視認性は高まる。
ただし、あまり大きくすると景観を阻害したり、費用がかかるといった問題も生じる。

条例では

これまでの県の運用に合わせ、案内標識の文字の大きさについて、30cmを標準値とすることを規定。



設計速度	文字(漢字)の大きさ	
	標識令の基準値	県の運用
70km/h以上	30cm	30cm
40, 50, 60km/h	20cm	
30km/h以下	10cm	

4 移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準

(1) 条例で定める基準の内容

道路移動等円滑化基準で規定されている以下の基準について、条例で定めることとなります。

- ① 歩道等(歩道、自転車歩行者道)
【有効幅員、舗装、勾配、車道との分離、高さ、横断歩道接続部、車両乗入れ部】
- ② 立体横断施設
【エレベーター、傾斜路、エスカレーター、通路、階段】
- ③ 乗合自動車停留所
【高さ、ベンチ及び上屋】
- ④ 路面電車停留所等
- ⑤ 自動車駐車場
【障害者用駐車施設、障害者用停車施設、出入口、通路、エレベーター、傾斜路、階段、屋根、便所】
- ⑥ 移動等円滑化のために必要なその他の施設等
【案内標識、視覚障害者誘導用ブロック、休憩施設、照明施設、防雪施設】

条例で定める基準は、

- ・ 横断歩道接続部の歩道等の構造及び自転車駐車場に設ける便所の構造について、県独自の基準を定めることとします。
- ・ それ以外の項目については、道路移動等円滑化基準に定める基準と同一とします。

【独自規定①】 横断歩道接続部の歩道等の段差の解消

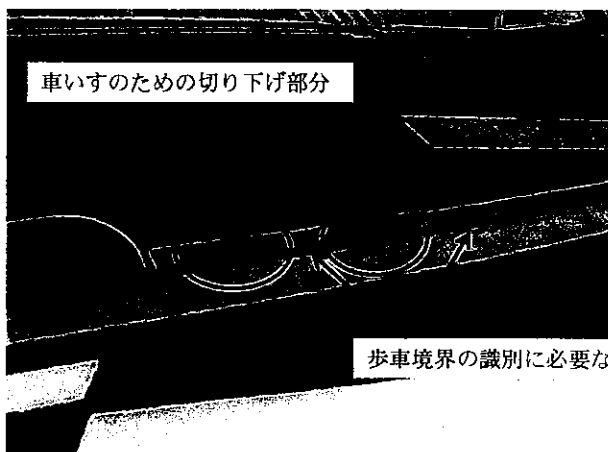
課題等

歩道と車道の境界部の2cmの段差により、車いすでの通行がしにくい状況。

※ 2cmの段差は、視覚障がい者が歩道と車道の境界を識別するための手がかりとして設けるもの

条例では

2cmの段差を設けることを基本とするが、その一部を切り下げて車いすがより円滑に通行できる構造とすることを規定。



【独自規定②】 便所の構造に関する詳細な規定

課題等

鳥取県福祉のまちづくり条例では、バリアフリーに配慮した便所の構造として、基準となる省令よりも詳細な基準を規定している。

条例では

福祉のまちづくり条例で定めている便所の構造の基準も取り込んで規定。

鳥取県福祉のまちづくり条例で定められている詳細な基準

- 1以上の洗面器又は手洗い器に、レバー式、光感知式その他高齢者、障害者等が容易に使用できる方式の水栓（以下「特定水栓」という。）を設けること。
- ベビーチェアその他の乳幼児を安全に待機させることができる設備を設けた便房を1以上設けるとともに、当該便房の出入口にその旨を表示する標識を設けること。
- 車いす使用者用便房には、くつべら式、光感知式その他車いす使用者が容易に使用できる方式の大便器洗浄装置を設けること。
- 車いす使用者用便房は、洗面器又は手洗い器には、特定水栓を設けること。

「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例（案）」の概要

1 条例制定の趣旨

(1) 経緯

「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（平成 23 年法律第 37 号及び平成 23 年法律第 105 号）」の施行に伴い、地方公共団体の自治事務について国が法令で事務の実施やその方法を縛っている「義務付け・枠付け」が見直されました。

その一環として、これまで国の法令で定められていた「施設・公物設置管理基準」の一部を地方公共団体の条例で定めることとなり、「県道の構造の技術的基準」、「県道に設ける道路標識の寸法」、「移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準」について、条例を定めるものです。

(2) 施行予定日

平成 25 年 4 月 1 日

(3) 条例で定める基準

① 県道の構造の技術的基準（道路法第 30 条第 3 項により定める基準）

「構造令^(※1)」で定められる基準のうち、道路の幅員、線形、勾配、視距等の基準（設計車両、建築限界、橋等の設計荷重を除いた基準）

② 県道に設ける道路標識の寸法（道路法第 45 条第 3 項により定める基準）

「標識令^(※2)」で定められている基準のうち、案内標識、警戒標識及びこれらに附置する補助標識の寸法

③ 移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準（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 18 年法律第 91 号）第 10 条第 1 項により定める基準）

「道路移動等円滑化基準^(※3)」で定められている全ての基準（高齢者、障害者等の移動等円滑化が必要な道路における歩道の幅員、勾配等及び各施設（立体横断施設、駐車場等）の構造についての基準）

※1 構造令 : 道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）

※2 標識令 : 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和 35 年総理府・建設省令第 3 号）

※3 道路移動等円滑化基準 : 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 116 号）

2 条例で定める基準の考え方

条例は、政令・省令で定める基準を参酌^(※4)して、都道府県道は各都道府県で、市町村道は各市町村で定めることとされています。（国道の基準は、従前どおり政令・省令）

各道路は、道路網の一部を形成し、その種類、管理者を問わず、不特定多数の交通の用に供されるものであり、相互に脈絡一貫することが道路交通の安全性や円滑性等の確保に必要となります。

一方で、従来全国の道路に対する基準であった各政省令は、各地域における気候、地形、通行需要等の状況に応じた規定とすることが困難なことから、地域の実情に即した道路構造とならない場合があります。

以上のことから、条例で定める基準は、各政省令（構造令、標識令及び道路移動等円滑化基準）で定められている基準を基本としますが、道路交通の安全性や円滑性等に支障の無い部分で、鳥取県の実情に照らし必要な内容について、独自の基準を定めることとします。

※4 参酌すべき基準 : 地方公共団体が十分参照した結果としてであれば、地域の実情に応じて、異なる内容を定めることが許容されるもの。

3 県独自の基準（案）の概要

(1) 県道の構造の技術的基準

県道の構造の技術的基準については、道路交通の安全性・円滑性から、接続する国道や他県の県道と同じ基準で整備することが望ましいため、構造令と同一の規定とすることを基本とします。ただし、道路交通の安全性・円滑性等に支障の無い内容で、鳥取県の実情に照らし、交通安全対策、渋滞対策及び通行需要に応じた整備等に資する基準について、規定に入れ込むこととします。

【鳥取県の地域特性に応じて規定するもの】

- ①市街地等における車道縦断勾配の上限値の縮小
- ②交通量の少ない県道における1車線道路の適用
- ③待避所の長さの縮小
- ④交差点部における車線幅員の縮小

【道路交通の安全性、円滑性の向上のため規定するもの】

- ⑤自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大
- ⑥歩道の車道に対するフラット化
- ⑦バスが正着しやすいバス停の構造

(2) 県道に設ける道路標識の寸法

道路標識の寸法については、標識の視認性道路交通の安全上、既設の標識や国道の標識と同じ基準で整備することが望ましいため、標識令と同一の規定とすることを基本とします。ただし、標識令の規定の範疇でこれまで運用してきた基準について、規定に入れ込むこととします。

【道路交通の安全性、円滑性の向上のため規定するもの】

- ①警戒標識寸法の統一化
- ②案内標識の文字の大きさの統一化

(3) 移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準

移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準については、利用者（高齢者、障害者等）にとって、道路の種類にかかわらず同じ基準で整備することが望ましいため、道路移動等円滑化基準と同一の規定とすることを基本とします。ただし、これまで鳥取県で利用者団体等と協議・検討を行って定められた基準について、規定に入れ込むこととします。

【道路交通の安全性、快適性の向上のため規定するもの】

- ①横断歩道に接続する歩道の段差の解消
- ②便所の構造に関する詳細な規定

注1 次頁以降の条文については、わかりやすさを考え、要約や箇条書き等の加工を行っています。

県道の構造の技術的基準

【① 市街地等における車道縦断勾配の上限値の縮小】

現状、背景

- ・構造令では、道路の区分及び設計速度に応じて、車道の縦断勾配の上限値を規定しています。
- ・積雪寒冷地である鳥取県においては、冬期の路面凍結によるスリップ等を考慮し、縦断勾配を低く保つことが必要です。
- ・道路構造令の解説と運用には、「冬期交通が多いと予想される場合には6％でおさえるべきである。なお、凍結路面では4％を超えると大型車で登坂不能車両が増加することにも留意すべきである。」と記述されています。
- ・また、道路移動等円滑化基準では、歩道等の縦断勾配は5％以下と規定されています。

方針

- ・条例では、市街地等の道路の車道の縦断勾配について、5％を基準値として規定します。

<参酌すべき基準：構造令 第20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。

区分	設計速度（単位 1 時間につきキロメー トル）	縦断勾配（単位 パーセント）	
		左欄	右欄
第1種、第2種 及び第3種	100	3	6
	80	4	7
	60	5	8
	50	6	9
	40	7	10
	30	8	11
	20	9	12
第4種	60	5	7
	50	6	8
	40	7	9
	30	8	10
	20	9	11



<条例(案)>

- 第1種、第2種及び第3種(平地部を除く。)の道路の車道の縦断勾配は、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。

区分		設計速度(単位 1 時間につきキロメー トル)	縦断勾配(単位 パーセント)	
第1種、第2種 及び第3種(平 地部を除く)	普通道路	100	3	6
		80	4	7
		60	5	8
		50	6	9
		40	7	10
		30	8	11
		20	9	12

- 第3種の平地部及び4種の道路の車道の縦断勾配は、5パーセント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、次の表の縦断勾配の欄に掲げる値以下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)	縦断勾配(単位 パーセント)	
第3種 (平地部)	普通道路	100		6
		80		7
		60		8
		50		9
		40		10
		30		11
		20		12
第4種	普通道路	60		7
		50		8
		40		9
		30		10
		20		11

【② 交通量の少ない県道における1車線道路の適用】

現状、背景

- ・構造令では、「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、該当する級の1級下の級に区分することができる。」と規定しています。
- ・これにより、第3種第4級及び第4種第3級に区分される道路について、第3種第5級、第4種第4級に区分することにより、1車線で整備することが可能となっています。

方針

- ・条例では、このことについて明文化するとともに、地域の状況に応じた通行機能を早期に確保する必要がある場合に、1車線整備での整備ができるよう、計画交通量が少ない（500台未満（市町村道における第3種第5級、第4種第4級を適用する計画交通量））場合について、1級下の級に区分できるよう規定します。

＜参酌すべき基準：構造令 第3条第2項＞

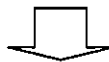
○ 表の定めるところにより、第1種の道路は、第1級から第4級までに、第2種の道路は、第1級又は第2級に、第3種の道路は、第1級から第5級までに、第4種の道路は、第1級から第4級までに、それぞれ区分するものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級、第2種第2級、第3種第5級又は第4種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

表（第3種の道路）

道路の種類	地形	計画交通量（単位 1日につき台）			
		4,000以上	1,500以上 4,000未満	500以上 1,500未満	500未満
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

表（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
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



<条例(案)>

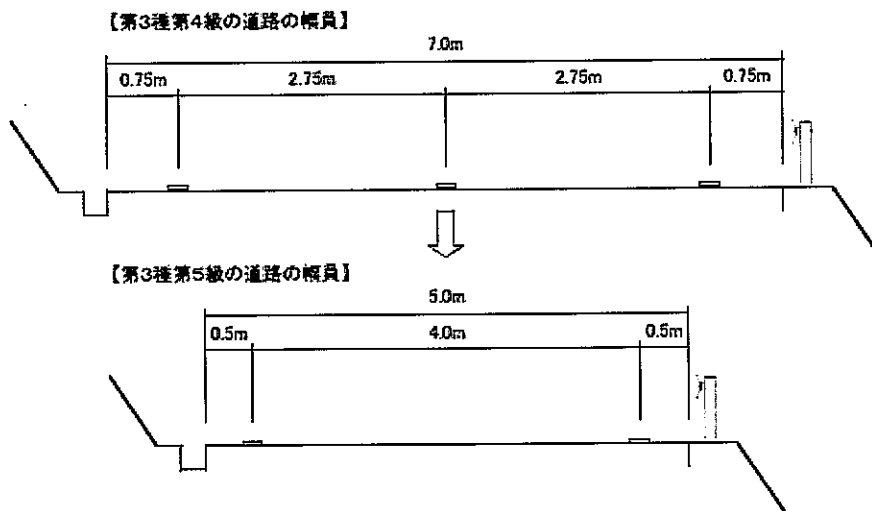
○ 表に定めるところにより、第1種の道路は、第2級から第4級までに、第2種の道路は、第1級に、第3種の道路は、第1級から第4級までに、第4種の道路は、第1級から第3級までに、それぞれ区分されるものである。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級(該当する級が第2種第1級にあっては第2種第2級、第3種第4級にあっては第3種第5級、第4種第3級にあっては第4種第4級)に区分することができる。また、計画交通量が1日につき500台未満の第3種及び第4種の道路は、地域の状況に応じた通行機能を早期に確保する必要がある場合においては、それぞれ第3種第5級及び第4種第4級に区分することができる。

表(第3種の道路)

道路の種類	地形	計画交通量(単位 1日につき台)			
		4,000以上	1,500以上 4,000未満	500以上 1,500未満	500未満
都道府県道	平地部	第2級	第3級		
	山地部	第3級	第4級		

表(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
都道府県道	第1級	第2級	第3級	



県道の構造の技術的基準

【③ 待避所の長さの縮小】

現状、背景

- ・構造令では、第3種第5級（1車線）の道路には車両のすれ違いのための待避所を設けることとし、その延長は20m以上と規定しています。
- ・しかし、第3種第5級を適用する道路については、急峻な地形であることが多く、構造令どおりの待避所を設けることが困難（著しく工事費が大きくなる等）な場合があります。

方針

- ・条例では、待避所の延長を15m（普通自動車（車長12m）が待避することができる延長）まで縮小できることを規定します。

<参酌すべき基準：構造令 第30条第1項第3号>

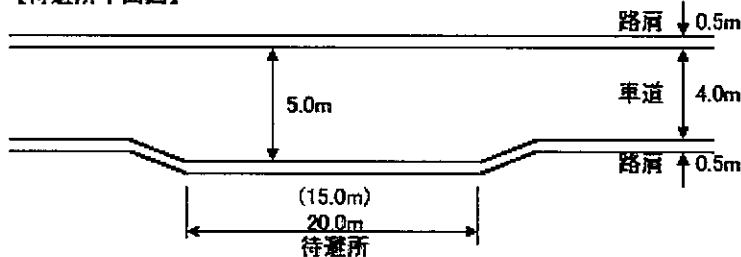
- 待避所の長さは、20メートル以上とし、その区間の車道の幅員は、5メートル以上とすること。



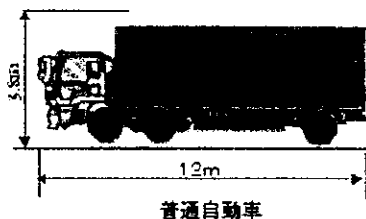
<条例（案）>

- 待避所の長さは、20メートル以上とし、その区間の車道の幅員は、5メートル以上とすること。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、長さを15メートルまで縮小することができる。

【待避所平面図】



※上段（ ）書き：やむを得ない場合の待避所延長



諸元	設計車両	小型自動車	普通自動車	セミトレーラ連結車
長さ		4.7m	12m	16.5m
幅		1.7m	2.5m	2.5m
高さ		2m	3.8m	3.8m

【④ 交差点部における車線幅員の縮小】

現状、背景

- ・交差点における交通の円滑化を図るためには、右折車線等（屈折車線、変速車線）を設けることが効果的ですが、沿道の状況等により、正規の幅員をとることが困難な場合があります。
- ・構造令では、右折車線等を設ける場合の車線幅員の縮小規定は、都市部（第4種）の道路についてのみ規定していますが、地方部（第3種）の道路にあっても、沿道の家屋等の状況により、正規の幅員をとることが困難な場合が想定されます。
- ・また、右折車線等そのものについては、構造令には「3.0mを標準とする。」とだけ規定されており、標準としない場合については規定されておらず、運用により縮小を行っている現状です。

方針

- ・条例では、車線幅員を縮小することで右折車線等を設けることにより交通の円滑化を図れるよう、第3種の道路についても車線幅員の縮小について規定します。
- ・併せて、右折車線等の縮小についても条例で規定します。

<参酌すべき基準：構造令 第27条第3項、第4項>

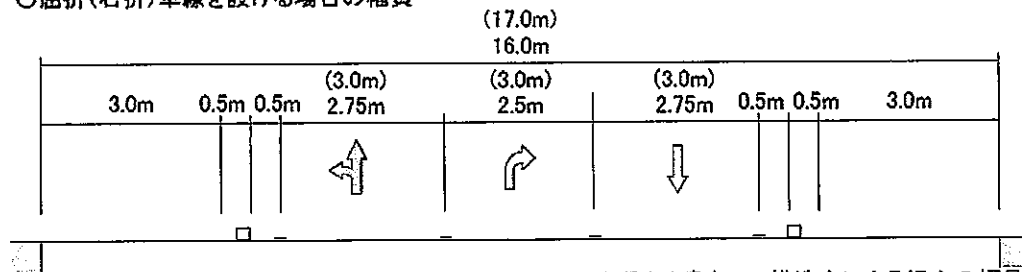
- 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該部分の車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員は、第4種第1級の普通道路にあつては3メートルまで、第4種第2級又は第3級の普通道路にあつては2.75メートルまで、第4種の小型道路にあつては2.5メートルまで縮小することができる。
- 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあつては3メートル、小型道路にあつては2.5メートルを標準とするものとする。



<条例（案）>

- 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3種第2級又は第4種第1級の普通道路にあつては3メートルまで、第3種第3級又は第4種第2級若しくは第3級の普通道路にあつては2.75メートルまで、第4種の小型道路にあつては2.5メートルまで縮小することができる。
- 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあつては3メートル、小型道路にあつては2.5メートルを標準とするものとする。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、0.25メートル（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右折車線においては、0.5メートル）減じた値とすることができる。

○屈折（右折）車線を設ける場合の幅員



県道の構造の技術的基準

【⑤ 自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大】

現状、背景

- ・ 構造令では、車道の左側に設ける路肩の幅員を、第3種（地方部）の道路は0.75m以上、第4種（都市部）の道路は0.5m以上と規定しています。
- ・ 自転車歩行者道等を設けない場合においては、歩行者及び自転車等は路肩を通行することとなるが、通行に必要な幅は歩行者で0.75m、自転車で1.0mとされています。

方針

- ・ 条例では、自転車等の安全性向上の観点から、路肩幅員の拡大について規定します。

<参酌すべき基準：構造令 第8条第2項>

- 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる値以上とするものとする。

区分	道路の左側に設ける路肩の幅員(単位 メートル)	
第3種	第2級から第4級まで	0.75
	第5級	0.5
第4種		0.5



<条例(案)>

- 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる値以上とするものとする。

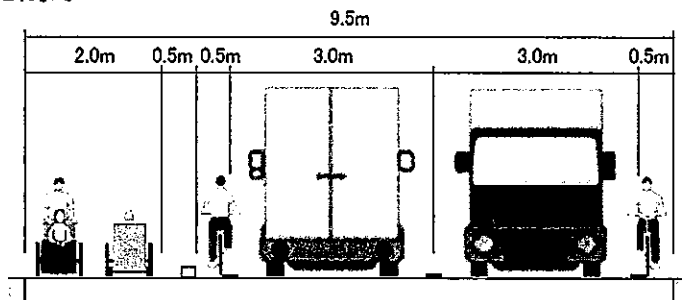
(表 省略)

- 前項の規定にかかわらず、第3種第2級から第4級まで又は第4種の道路で自転車道を設けない場合であって、次に掲げる場合の車道の左側に設ける路肩の幅員は1メートル以上とするものとする。

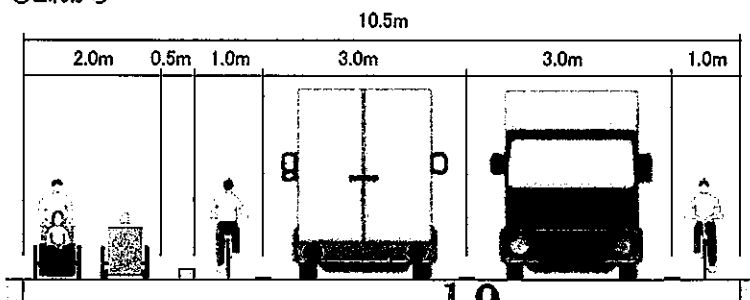
- ・ 歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）を設けない道路
- ・ 歩道等を道路の片側だけに設ける場合であって、歩道等を設けない側
- ・ 自転車の交通量が多い道路で歩道を設ける場合（歩道の幅員が3メートル以上である場合を除く。）であって、歩道を設ける側

【第4種第3級(片側歩道の場合)の例】

○これまで



○これから



県道の構造の技術的基準

【⑥ 歩道の車道に対するフラット化】

現状、背景

- ・構造令では、歩道等の車道等に対する高さは規定されていませんが、道路移動等円滑化基準では、5cm（セミフラット形式）を標準値として規定しています。
- ・しかし、山地部等で歩行者が少なく歩道面に車道路面水が流れても影響が少ない場合にあっては、高さを0cm（フラット形式）としたほうが経済的となります。

方針

- ・条例では、都市部（第4種）の道路についてはセミフラット型、地方部（第3種）の道路についてはフラット型を標準とすることとし、規定を追加します。

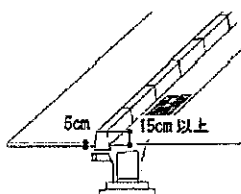
<参考すべき基準：構造令 第10条の2（自転車歩行車道）、第11条（歩道）>
 規定なし
 <参考すべき基準：道路移動等円滑化基準 第8条、第9条>
 ○ 歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、5センチメートルを標準とするものとする。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りではない。
 ○ 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。
 ○ 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。



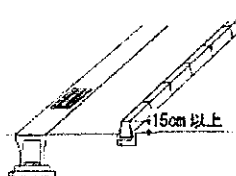
<条例（案）>
 （自転車歩行車道）
 ○ 自転車歩行車道（縁石を除く。）の車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩（以下「車道等」という。）に対する高さは、第3種の道路にあっては0センチメートル、第4種の道路にあっては5センチメートルを標準とするものとする。ただし、第4種の道路の横断歩道に接続する部分にあっては2センチメートルを標準とするものとする。
 ○ 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。
 （歩道）
 ○ 歩道（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、第3種の道路にあっては0センチメートル、第4種の道路にあっては5センチメートルを標準とするものとする。ただし、第4種の道路の横断歩道に接続する部分にあっては2センチメートルを標準とするものとする。
 ○ 前項の高さは、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ものとする。

歩道の型式

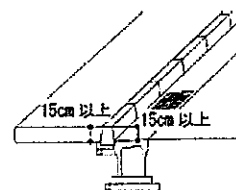
○セミフラット形式
 （都市部）



○フラット形式
 （地方部）



○マウントアップ形式
 （バス停部）



県道の構造の技術的基準

【⑦ バスが正着しやすいバス停の構造】

現状、背景

- ・バス停の構造については、構造令では規定しておらず、道路移動等円滑化基準では高さ（15cm）のみ規定しています。
- ・現在のバス停について、停車したバスとバス停との距離が離れすぎることから、乗降しにくい、との声が聞かれていたことから、鳥取県では、バスが停留所との隙間を空けずに停車（以下「正着」という。）しやすい構造について、23年度に関係者団体等と協議・検討したところです。

方針

- ・条例では、正着しやすいバス停の構造について規定するとともに、特定道路以外のバス停への適用を図るため、県道の構造の技術的基準の中で規定します。

<参酌すべき基準：構造令>

規定なし

<参酌すべき基準：道路移動等円滑化基準 第17条>

- 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、15センチメートルを標準とするものとする。



<条例（案）>

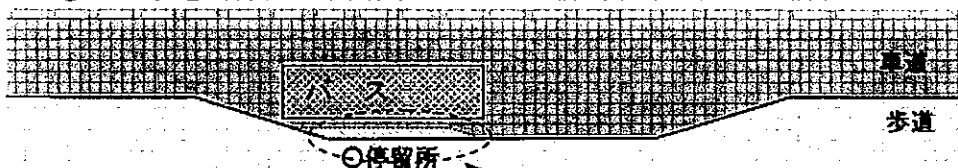
- 乗合自動車の停留所を設ける歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとする。
- 乗合自動車の停留所を設ける歩道等の部分は、その縁端と乗合自動車の乗降口の床面の縁端との間隔ができる限り小さくなるように乗合自動車停留所が設置できる構造とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

バス停構造検討結果

高齢者、障がい者等が低床バスに円滑に乗降できるような歩道の構造

①歩道の高さは15cmとする

②バスが歩道に隙間を空けず停車できるよう、張り出し状のテラスを設ける



- ・高さ15cm
- ・テラス

県道に設ける道路標識の寸法

【① 警戒標識の寸法の統一化】

現状、背景

- ・ 標識令では、警戒標識の板の寸法について、図示されている寸法を基準とし、必要がある場合は、1.3倍、1.6倍、2倍に拡大することができるかと規定しています。
- ・ 一方、鳥取県では、視認性と経済性を考慮し、1.3倍を標準値として運用してきました。

方針

- ・ 条例では、これまでの県の運用に合わせて、1.3倍を標準値として規定します。

<参酌すべき基準：標識令（別表第2 1-(2)第6項)>

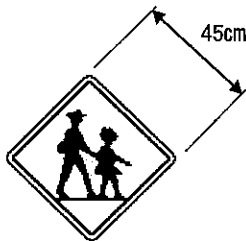
- 高速道路等以外の道路に設置する「駐車場」等を表示する案内標識並びに警戒標識については、道路の形状又は交通の状況により特別の必要がある場合にあっては図示の寸法の1.3倍、1.6倍又は2倍に、それぞれ拡大することができる。



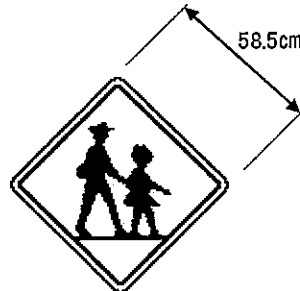
<条例（案）>

- 自動車専用道路以外の道路に設置する「駐車場」等を表示する案内標識については、道路の形状又は交通の状況により特別の必要がある場合にあっては図示の寸法の1.3倍、1.6倍又は2倍に、拡大することができる。
- 自動車専用道路以外の道路に設置する警戒標識については、図示の寸法の1.3倍を標準とする。ただし、道路の形状又は交通の状況により特別の必要がある場合にあっては図示の寸法の1倍、1.6倍又は2倍の寸法とすることができる。

【標識令の基準寸法】



【鳥取県の運用(1.3倍)】



県道に設ける道路標識の寸法

【② 案内標識の文字の大きさの統一化】

現状、背景

- ・ 標識令では、設計速度に応じて、文字の大きさを 30cm、20cm、10cm を基準とし、必要がある場合は、1.5 倍、2 倍、2.5 倍、3 倍に拡大することができると規定しています。
- ・ 一方、鳥取県では、視認性と経済性を考慮し、30cm を標準値として運用してきました。

方針

- ・ 条例では、これまでの県の運用に合わせて、30cm を標準値として規定します。

<参酌すべき基準：標識令（別表第2 1 - (5) 第2項）>

- 高速道路等以外の道路に設置する案内標識で、「入口の方向」等を表示するもの以外のものの文字の大きさは、道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値（ローマ字にあっては、その2分の1の値）を基準とする。ただし、必要がある場合にあっては、これを1.5倍、2倍、2.5倍又は3倍に、それぞれ拡大することができる。

設計速度（単位 キロメートル毎時）	文字の大きさ（単位 センチメートル）
70以上	30
40、50又は60	20
30以下	10

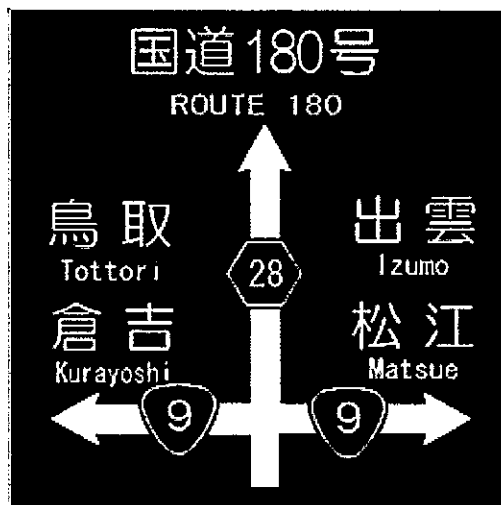


<条例（案）>

- 自動車専用道路以外の道路に設置する案内標識で、「入口の方向」等を表示するもの以外のものの文字の大きさは、30センチメートル（ローマ字にあっては、その2分の1の値）を標準とする。ただし、必要がある場合にあっては、次の表の右欄に掲げる値を基準とし、これを1.5倍、2倍、2.5倍又は3倍した値とすることができる。

設計速度（単位 キロメートル毎時）	文字の大きさ（単位 センチメートル）
70以上	30
40、50又は60	20
30以下	10

30 cm



移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準

【① 横断歩道に接続する歩道等の段差の解消】

現状、背景

- ・車いす使用者、高齢者等の安全かつ円滑な通行のためには、段差が無いことが望ましい。
- ・一方、視覚障害者の安全かつ円滑な通行のためには、歩道と車道の境界を識別する手がかりとして、ある程度の段差が望ましい。
- ・このため、道路移動等円滑化基準では、両者に配慮し、歩道と車道の境界部に2cmの段差を設けることを規定しています。
- ・この段差について、西部総合事務所管内においては、より通行しやすくなるよう障害者団体と協議し、視覚障害者誘導用ブロックの設置を前提とし、車いすの車輪の通行部分の縁石の表面に勾配を付けて段差を無くす構造とする運用方針を定めています。

方針

- ・条例では、上記構造を標準とすることを規定します。

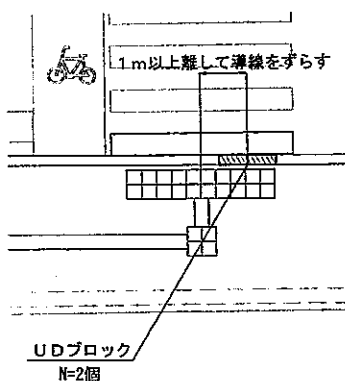
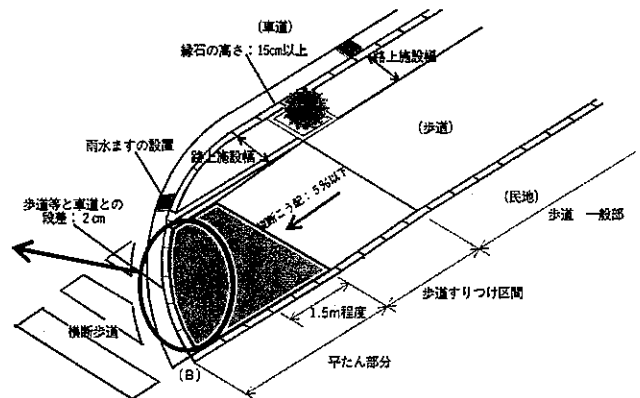
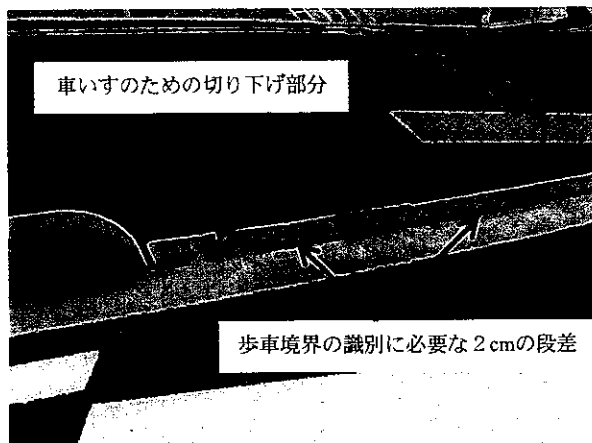
<参酌すべき基準：道路移動等円滑化基準第9条>

- 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。



<条例(案)>

- 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。
- 前項に規定する段差については、視覚障害者の移動等円滑化のために必要な構造としたうえで、その一部について段差を設けないことを標準とするものとする。



*ユニバーサルデザインブロックの中央段差は点字ブロックの中心に対し、1m以上離して設置することを原則とする。

移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準

【② 便所の構造に関する詳細な規定】

現状、背景

- ・道路移動等円滑化基準では、駐車場に便所を設ける場合について、障害者等の利用のための便所の構造を規定しています。
- ・一方、鳥取県福祉のまちづくり条例において、高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令に付加する基準を定めており、便所に関する基準については、道路移動等円滑化基準よりも詳細な基準があります。

方針

- ・条例では、便所の構造について、福祉のまちづくり条例で定めている基準も取り込んだ規定とします。

<参酌すべき基準：道路移動等円滑化基準第 30～32 条>

第 30 条 障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。

- (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り。）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、1以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが 35 センチメートル以下のものに限り。）その他これらに類する小便器を設けること。
 - (4) 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。
- 2 障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合は、そのうち 1 以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。

- (1) 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。
 - (2) 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。
- 第 31 条 前条第 2 項第 1 号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 第 25 条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 1 以上の通路は、同条各号に定める構造とすること。
 - (2) 出入口の有効幅は、80 センチメートル以上とすること。
 - (3) 出入口には、車いす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。
 - (4) 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。
 - (5) 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に定める構造とすること。
 - ア 有効幅は、80 センチメートル以上とすること。
 - イ 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。
 - (6) 車いす使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。
- 2 前条第 2 項第 1 号の便房は、次に定める構造とするものとする。
- (1) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。
 - (2) 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。
 - (3) 腰掛便座及び手すりを設けること。
 - (4) 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。

3 第 1 項第 2 号、第 5 号及び第 6 号の規定は、前項の便房について準用する。

第 32 条 前条第 1 項第 1 号から第 3 号まで、第 5 号及び第 6 号並びに第 2 項第 2 号から第 4 号までの規定は、第 30 条第 2 項第 2 号の便所について準用する。この場合において、前条第 2 項第 2 号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。



<条例(案)>

第30条 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。

- (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り。)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、1以上の床置き小便器、壁掛式小便器(受け口の高さが35センチメートル以下のものに限る。)その他これらに類する小便器を設けること。
- (4) 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。
- (5) 1以上の洗面器又は手洗い器に、レバー式、光感知式その他高齢者、障害者等が容易に使用できる方式の水洗(以下「特定水栓」という。)を設けること。
- (6) ベビーチェアその他の乳幼児を安全に待機させることができる設備を設けた便房を1以上設けるとともに、当該便房の出入口にその旨を表示する標識を設けること。

2 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1以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。

- (1) 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。
- (2) 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。

第31条 前条第2項第1号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 第25条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1以上の通路は、同条各号に定める構造とすること。
- (2) 出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。
- (3) 出入口には、車いす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。
- (4) 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。
- (5) 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に定める構造とすること。
 - ア 有効幅は、80センチメートル以上とすること。
 - イ 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。
- (6) 車いす使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

2 前条第2項第1号の便房は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。
- (2) 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。
- (3) 腰掛便座及び手すりを設けること。
- (4) 洗面器又は手洗い器に特定水栓を設けること。
- (5) くつべら式、光感知式その他車いす使用者が容易に使用できる方式の大便秘器洗浄装置を設けること。

3 第1項第2号、第5号及び第6号の規定は、前項の便房について準用する。

第32条 前条第1項第1号から第3号まで、第5号及び第6号並びに第2項第2号から第5号までの規定は、第30条第2項第2号の便所について準用する。この場合において、前条第2項第2号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。