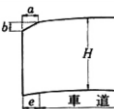
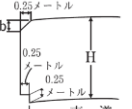
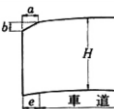
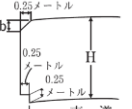
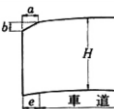
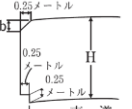


道路構造の手引き改定対照表

第 2 編 道路幅員
2-1

新	旧	改訂理由
第 2 編 道路幅員 1. まえがき 道路幅員については、平成 7 年「手引き」において道路構造令を基本とした中で、標準幅員（主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路の分類による標準化）が図られ運用されてきた。しかし、その後、人と自転車の接触等による交通事故の増加、バリアフリー化への要請、CO2 排出量の削減のための自転車・徒歩への転換の推進に対する要請が高まる中、平成 13 年 4 月に道路構造令の一部が改正され、自転車道、自転車歩行者道及び歩道の設置要件等の変更が行われたことに伴って道路幅員が多様化し、標準幅員での対応が困難となってきた。このため、平成 16 年「手引き」においては、各横断構成要素の積み上げによる幅員設定の考え方を導入するとともに、従来用いられてきた道路の分類及び地域区分による標準幅員の設定方法を取りやめ、実務における利便性を考慮し、道路の区分（種級区分）により幅員構成を設定する考え方に転換された。 また、平成 23 年の改訂では、道路の区分（種級区分）による幅員構成の設定を基本としつつ、幅員構成要素の考え方、多車線道路の暫定整備の幅員構成の考え方等に関する説明を拡充した。その後、令和 2 年 3 月に愛知県の「道路構造の技術的基準を定める条例」が改正され、新たに規定された「自転車通行帯」の運用を定めるため、令和 3 年 3 月に部分改訂を行った。今回の改訂は、令和 6 年 6 月に改訂された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和 6 年 6 月、国土交通省道路局・警察庁交通局）の内容を踏まえ、内容を拡充したものである。 2. 適用範囲 本編は、道路構造令第 3 条に定める第 3 種及び第 4 種の道路のうち、駅前通り、シンボルロード、などの特殊なものを除く、一般国道及び県道を新設または改築する場合に適用するものとする。また、幹線的な市町村道を新設または改築する場合にも適用することができる。ただし、地域、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、この限りではない。 【解 説】 道路構造令第 3 条に定める第 1 種、第 2 種の高速自動車国道、自動車専用道路には適用しないものとする。また、ここでいう幹線的な市町村道とは、市町村道のうち地域の幹線となる道路で、一般には、幹線市町村道（一級及び二級市町村道）及び都市計画法施行規則第 7 条の幹線街路をいう。 ただし、高架の道路、歩道等を本線から分離する道路、または、地域、地形、その他特別な理由によりやむを得ない場合については、この限りではない。 その他特別な理由によりやむを得ない場合とは、次のような場合である。 (1) 堆雪余裕幅が必要な場合。 (2) 歩行者、自転車利用者が特に多い地域で、より広い歩道等が必要な場合。 (3) 都市部以外の地域で良好な住居環境を保全するため環境施設帯が必要となる場合。（広幅員の植樹帯が必要な場合） (4) 山地部等で登坂車線が必要な場合。 (5) 従来の規格で改良が進み、その残区間を新幅員で施行することが実情に合わないと判断される場合⁽¹⁾は、従来の規格で施工することができる。 注⁽¹⁾ ・残区間の延長は、路線の改良状況等を勘案して概ね 2 km 以下とする。 注⁽¹⁾ ・改良の残区間が 2 km 以上の場合でも、用地買収済等のため、新幅員に変更することが困難な場合は、従来の規格で施行することができる。 なお、都市計画決定済の道路に対する取り扱い、9. 都市計画決定済道路の取扱いについて によるものとする。	第 2 編 道路幅員 1. まえがき 道路幅員については、平成 7 年「手引き」において道路構造令を基本とした中で、標準幅員（主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路の分類による標準化）が図られ運用されてきた。しかし、その後、人と自転車の接触等による交通事故の増加、バリアフリー化への要請、CO2 排出量の削減のための自転車・徒歩への転換の推進に対する要請が高まる中、平成 13 年 4 月に道路構造令の一部が改正され、自転車道、自転車歩行者道及び歩道の設置要件等の変更が行われたことに伴って道路幅員が多様化し、標準幅員での対応が困難となってきた。このため、平成 16 年「手引き」においては、各横断構成要素の積み上げによる幅員設定の考え方を導入するとともに、従来用いられてきた道路の分類及び地域区分による標準幅員の設定方法を取りやめ、実務における利便性を考慮し、道路の区分（種級区分）により幅員構成を設定する考え方に転換された。 今回の改訂においても、道路の区分（種級区分）による幅員構成の設定を基本としつつ、幅員構成要素の考え方、他車線道路の暫定整備の幅員構成の考え方等に関する説明を拡充したものである。 2. 適用範囲 本編は、道路構造令第 3 条に定める第 3 種及び第 4 種の道路のうち、駅前通り、シンボルロード、などの特殊なものを除く、一般国道及び県道を新設または改築場合に適用するものとする。また、幹線的な市町村道を新設または改築する場合にも適用することができる。ただし、地域、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、この限りではない。 【解 説】 道路構造令第 3 条に定める第 1 種、第 2 種の高速自動車国道、自動車専用道路には適用しないものとする。また、ここでいう幹線的な市町村道とは、市町村道のうち地域の幹線となる道路で、一般には、幹線市町村道（一級及び二級市町村道）及び都市計画法施行規則第 7 条の幹線街路をいう。 ただし、高架の道路、歩道等を本線から分離する道路、または、地域、地形、その他特別な理由によりやむを得ない場合については、この限りではない。 その他特別な理由によりやむを得ない場合とは、次のような場合である。 (1) 堆雪余裕幅が必要な場合。 (2) 歩行者、自転車利用者が特に多い地域で、より広い歩道等が必要な場合。 (3) 都市部以外の地域で良好な住居環境を保全するため環境施設帯が必要となる場合。（広幅員の植樹帯が必要な場合） (4) 山地部等で登坂車線が必要な場合。 (5) 従来の規格で改良が進み、その残区間を新幅員で施行することが実情に合わないと判断される場合⁽¹⁾は、従来の規格で施工することができる。 注⁽¹⁾ ・残区間の延長は、路線の改良状況等を勘案して概ね 2 km 以下とする。 注⁽¹⁾ ・改良の残区間が 2 km 以上の場合でも、用地買収済等のため、新幅員に変更することが困難な場合は、従来の規格で施行することができる。 なお、都市計画決定済の道路に対する取り扱いは、8. 都市計画決定済道路の取扱いについて によるものとする。	令和 2 年 3 月に愛知県の「道路構造の技術的基準を定める条例」の改正による部分改訂及び令和 6 年 6 月の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改訂に伴う部分改訂を行ったことを記載。

第 2 編 道路幅員
2-9

新	旧	改訂理由																																																																																																																																																									
1.1 構成要素幅員 各種級区分の構成要素幅員は、表 3.6 を標準とする。 表 3.6 横断構成要素一覧表 <table><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="3">第 4 種</th><th colspan="4">第 3 種</th></tr><tr><th>第 1 級</th><th>第 2 級</th><th>第 3 級</th><th>第 1 級</th><th>第 2 級</th><th>第 3 級</th><th>第 4 級</th></tr><tr><td>車 線</td><td>3.25m (3.5m※1)</td><td>3.0m</td><td>3.0m</td><td>3.5m</td><td>3.25m (3.5m※1)</td><td>3.0m</td><td>2.75m</td></tr><tr><td>自転車通行帯</td><td colspan="7">必要がある場合においては、1.5m※2を標準として設置</td></tr><tr><td>中央帯※3</td><td colspan="3">2.0m※4</td><td colspan="4">1.75m</td></tr><tr><td>左側路肩</td><td colspan="3">0.5m</td><td>1.25m※5 (交差点部 0.75m)</td><td colspan="3">0.75m※4</td></tr><tr><td>停車帯</td><td colspan="3">交差点を除く箇所に 1.5m を標準として設置</td><td colspan="4">—</td></tr><tr><td>植樹帯※6</td><td colspan="2">1.5m を標準 として設置※7</td><td colspan="5">必要がある場合※8においては、1.5m を標準として設置</td></tr><tr><td>歩道等※9</td><td colspan="7">歩道等の幅員（路上施設帯や植樹帯を除く有効幅員）は下のとおりとする。 自 転 車 道：2.0m 自転車歩行者道：4.0m（歩行者の交通量が多い道路） ：3.0m（その他の道路） 歩 道：3.5m（歩行者の交通量が多い道路） ：2.0m（その他の道路）</td></tr></table> <table><tr><th>(1)</th><th>(2)</th><th>(3)</th></tr><tr><td>車道に接続して路肩を設ける道路の車道 ((3)に示す部分を除く)</td><td rowspan="2">車道に接続して 路肩を設けない 道路の車道((3) に示す部分を除 く)</td><td rowspan="2">車道のうち分離帯又 は交通島に係る部 分</td></tr><tr><td>歩道又は自転車道等 を有しないトンネル又 は長さ50メートル以上 の橋もしくは効果の道 路以外の道路の車道</td><td>歩道又は自転車道 等を有しないトンネ ル又は長さ50メー トル以上の橋もしくは 効果の道路の車道</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> 図 3.3 車道の建築限界 (1) 横断構成要素一覧表における留意事項 ※ 1（車線） 第 3 種第 2 級または第 4 種第 1 級の道路は、交通の状況により必要がある場合は、車線を W=3.5m とすることができる。 ・第 3 種第 1 級の道路に接続する第 4 種第 1 級の道路 ・主要幹線に相当する第 3 種第 2 級または第 4 種第 1 級の道路 ・大型車交通量が多くその混入率が概ね 30%を超える場合 ※ 2（自転車通行帯） 自転車通行帯の幅員は、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、1.0mまで縮小することができる。 ※ 3（中央帯） 車線の数が 4 以上である場合や、車線を往復の方向別に分離する必要がある場合などに設置するものとする。		第 4 種			第 3 種				第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級	車 線	3.25m (3.5m※1)	3.0m	3.0m	3.5m	3.25m (3.5m※1)	3.0m	2.75m	自転車通行帯	必要がある場合においては、1.5m※2を標準として設置							中央帯※3	2.0m※4			1.75m				左側路肩	0.5m			1.25m※5 (交差点部 0.75m)	0.75m※4			停車帯	交差点を除く箇所に 1.5m を標準として設置			—				植樹帯※6	1.5m を標準 として設置※7		必要がある場合※8においては、1.5m を標準として設置					歩道等※9	歩道等の幅員（路上施設帯や植樹帯を除く有効幅員）は下のとおりとする。 自 転 車 道：2.0m 自転車歩行者道：4.0m（歩行者の交通量が多い道路） ：3.0m（その他の道路） 歩 道：3.5m（歩行者の交通量が多い道路） ：2.0m（その他の道路）							(1)	(2)	(3)	車道に接続して路肩を設ける道路の車道 ((3)に示す部分を除く)	車道に接続して 路肩を設けない 道路の車道((3) に示す部分を除 く)	車道のうち分離帯又 は交通島に係る部 分	歩道又は自転車道等 を有しないトンネル又 は長さ50メートル以上 の橋もしくは効果の道 路以外の道路の車道	歩道又は自転車道 等を有しないトンネ ル又は長さ50メー トル以上の橋もしくは 効果の道路の車道				3.5 構成要素幅員 各種級区分の構成要素幅員は、表 3.6 を標準とする。 表 3.6 横断構成要素一覧表 <table><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="3">第 4 種</th><th colspan="4">第 3 種</th></tr><tr><th>第 1 級</th><th>第 2 級</th><th>第 3 級</th><th>第 1 級</th><th>第 2 級</th><th>第 3 級</th><th>第 4 級</th></tr><tr><td>車 線</td><td>3.25m (3.5m※1)</td><td>3.0m</td><td>3.0m</td><td>3.5m</td><td>3.25m (3.5m※1)</td><td>3.0m</td><td>2.75m</td></tr><tr><td>自転車通行帯</td><td colspan="7">必要がある場合においては、1.5m※2を標準として設置</td></tr><tr><td>中央帯※3</td><td colspan="3">2.0m※4</td><td colspan="4">1.75m</td></tr><tr><td>左側路肩</td><td colspan="3">0.5m</td><td>1.25m※5 (交差点部 0.75m)</td><td colspan="3">0.75m※4</td></tr><tr><td>停車帯</td><td colspan="3">交差点を除く箇所に 1.5m を標準として設置</td><td colspan="4">—</td></tr><tr><td>植樹帯※6</td><td colspan="2">1.5m を標準 として設置※7</td><td colspan="5">必要がある場合※8においては、1.5m を標準として設置</td></tr><tr><td>歩道等※9</td><td colspan="7">歩道等の幅員（路上施設帯や植樹帯を除く有効幅員）は下のとおりとする。 自 転 車 道：2.0m 自転車歩行者道：4.0m（歩行者の交通量が多い道路） ：3.0m（その他の道路） 歩 道：3.5m（歩行者の交通量が多い道路） ：2.0m（その他の道路）</td></tr></table> (1) 横断構成要素一覧表における留意事項 ※ 1（車線） 第 3 種第 2 級または第 4 種第 1 級の道路は、交通の状況により必要がある場合は、車線を W=3.5m とすることができる。 ・第 3 種第 1 級の道路に接続する第 4 種第 1 級の道路 ・主要幹線に相当する第 3 種第 2 級または第 4 種第 1 級の道路 ・大型車交通量が多くその混入率が概ね 30%を超える場合第 3 種第 1 級の道路に接続する場合 ※ 2（自転車通行帯） 自転車通行帯の幅員は、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、1.0mまで縮小することができる。 ※ 3（中央帯） 車線の数が 4 以上である場合や、車線を往復の方向別に分離する必要がある場合などに設置するものとする。 ※ 4（中央帯） 道路構造令では、最低幅員として 1.0m と規定されているが、本書では植栽等を考慮した施設帯幅員として 1.0m を確保することを基本に、第 4 種の道路の中央帯幅員は 2.0m を標準とする。ただし、第 4 種第 3 級の中央帯幅員については、別途、事業課と相談するものとする。 ※ 5（左側路肩） 橋梁部及びトンネル部については別途定めるものとし、下記(3)、(4)を参照するものとする。 なお、自転車道又は自転車歩行者道を設置する場合を除き、左側路肩部分を自転車の通行を想定する場合は、自転車の安全性を確保するため、路肩は車道との連続性を保ち、可能な限り平坦性を確保することとする。 ※ 6（植樹帯） 車道部左側についての規定であり、中央帯の規定ではない。 ※ 7（植樹帯） 都心部を通過する場合等、沿道土地利用並びに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特に必要があると認められる場合においては、適切な値とする。下記(7)も参照のこと。 ※ 8（植樹帯） 「緑の基本計画」などによって定められている場合良好な生活環境を確保する必要がある場合。 ※ 9（歩道等） 詳細は、3.6 歩道等の幅員を参照するものとする。 (2) 本書では、道路の種級区分に応じた標準的な幅員設定を示している。したがって地域、地形の状況等により、これによることが適切でない場合はこの限りではない。特に一般国道については事業課と相談することとする。		第 4 種			第 3 種				第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級	車 線	3.25m (3.5m※1)	3.0m	3.0m	3.5m	3.25m (3.5m※1)	3.0m	2.75m	自転車通行帯	必要がある場合においては、1.5m※2を標準として設置							中央帯※3	2.0m※4			1.75m				左側路肩	0.5m			1.25m※5 (交差点部 0.75m)	0.75m※4			停車帯	交差点を除く箇所に 1.5m を標準として設置			—				植樹帯※6	1.5m を標準 として設置※7		必要がある場合※8においては、1.5m を標準として設置					歩道等※9	歩道等の幅員（路上施設帯や植樹帯を除く有効幅員）は下のとおりとする。 自 転 車 道：2.0m 自転車歩行者道：4.0m（歩行者の交通量が多い道路） ：3.0m（その他の道路） 歩 道：3.5m（歩行者の交通量が多い道路） ：2.0m（その他の道路）							車道の建築限界の表を記載
		第 4 種			第 3 種																																																																																																																																																						
	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級																																																																																																																																																				
車 線	3.25m (3.5m※1)	3.0m	3.0m	3.5m	3.25m (3.5m※1)	3.0m	2.75m																																																																																																																																																				
自転車通行帯	必要がある場合においては、1.5m※2を標準として設置																																																																																																																																																										
中央帯※3	2.0m※4			1.75m																																																																																																																																																							
左側路肩	0.5m			1.25m※5 (交差点部 0.75m)	0.75m※4																																																																																																																																																						
停車帯	交差点を除く箇所に 1.5m を標準として設置			—																																																																																																																																																							
植樹帯※6	1.5m を標準 として設置※7		必要がある場合※8においては、1.5m を標準として設置																																																																																																																																																								
歩道等※9	歩道等の幅員（路上施設帯や植樹帯を除く有効幅員）は下のとおりとする。 自 転 車 道：2.0m 自転車歩行者道：4.0m（歩行者の交通量が多い道路） ：3.0m（その他の道路） 歩 道：3.5m（歩行者の交通量が多い道路） ：2.0m（その他の道路）																																																																																																																																																										
(1)	(2)	(3)																																																																																																																																																									
車道に接続して路肩を設ける道路の車道 ((3)に示す部分を除く)	車道に接続して 路肩を設けない 道路の車道((3) に示す部分を除 く)	車道のうち分離帯又 は交通島に係る部 分																																																																																																																																																									
歩道又は自転車道等 を有しないトンネル又 は長さ50メートル以上 の橋もしくは効果の道 路以外の道路の車道			歩道又は自転車道 等を有しないトンネ ル又は長さ50メー トル以上の橋もしくは 効果の道路の車道																																																																																																																																																								
																																																																																																																																																											
	第 4 種			第 3 種																																																																																																																																																							
	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級																																																																																																																																																				
車 線	3.25m (3.5m※1)	3.0m	3.0m	3.5m	3.25m (3.5m※1)	3.0m	2.75m																																																																																																																																																				
自転車通行帯	必要がある場合においては、1.5m※2を標準として設置																																																																																																																																																										
中央帯※3	2.0m※4			1.75m																																																																																																																																																							
左側路肩	0.5m			1.25m※5 (交差点部 0.75m)	0.75m※4																																																																																																																																																						
停車帯	交差点を除く箇所に 1.5m を標準として設置			—																																																																																																																																																							
植樹帯※6	1.5m を標準 として設置※7		必要がある場合※8においては、1.5m を標準として設置																																																																																																																																																								
歩道等※9	歩道等の幅員（路上施設帯や植樹帯を除く有効幅員）は下のとおりとする。 自 転 車 道：2.0m 自転車歩行者道：4.0m（歩行者の交通量が多い道路） ：3.0m（その他の道路） 歩 道：3.5m（歩行者の交通量が多い道路） ：2.0m（その他の道路）																																																																																																																																																										

道路構造の手引き改定対照表

第 2 編 道路幅員
2-12

新	旧	改訂理由
1.1 歩道等の幅員 歩道等の有効幅員については、図 3.7 によることを基本とする。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。 (a1) 4 種道路（自動車交通量 500～1,000 台/日未満）の場合 ※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。 ※2 具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。 (a2) 4 種道路（自動車交通量 1,000 以上 4,000 台/日未満）の場合	3.6 歩道等の幅員 歩道等の有効幅員については、図 3.5 によることを基本とする。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道、60km/h未満の場合は自転車通行帯とする。 (a1) 4 種道路（自動車交通量 500～1,000 台/日未満）の場合 ※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道、60km/h未満の場合は自転車通行帯とする。 ※2 典型的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。 (a2) 4 種道路（自動車交通量 1,000 以上 4,000 台/日未満）の場合	安全で快適な自転車利用環境創出 ガイドライン」（令和 6 年 6 月，国 土交通省道路局・警察庁交通局） の見直しに伴い修正

第2編 道路幅員
2-13

新	旧	改訂理由
第4種道路 自動車交通量 4,000台/日以上 自転車の交通量が多い 500台/日以上 歩行者の交通量が多い 自転車の通行を分離する必要がある(自転車と歩行者の分離) 歩行者の交通量が多い 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を除き、「自転車通行帯+歩道」を採用する ※2 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道3.5m 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道2.0m 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道3.5m 歩道4m 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道2.0m 歩道3m ※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。 ※2 具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。 (a3) 4種道路（自動車交通量 4,000 台/日以上）の場合 第3種道路 自動車交通量 500～1,000台/日未満 自転車の交通量が多い 500台/日以上 自転車の通行を分離する必要がある(自転車と自転車の分離) 歩行者の交通量が多い 3種5級 安全かつ円滑な交通を確保する必要がある 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道3.5m 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道2m 歩道3.5m 歩道等を設置しない 歩道3.5m 歩道2m 歩道等を設置しない ※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。 (b1) 3種道路（自動車交通量 500～1,000 台/日未満）の場合	第4種道路 自動車交通量 4,000台/日以上 自転車の交通量が多い 500台/日以上 歩行者の交通量が多い 自転車の通行を分離する必要がある(自転車と歩行者の分離) 歩行者の交通量が多い 道路交通の状況等を勘案 ※2 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道3.5m 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道2.0m 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道3.5m 歩道4m 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道2.0m 歩道3m ※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道、60km/h未満の場合は自転車通行帯とする。 ※2 具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。 (a3) 4種道路（自動車交通量 4,000 台/日以上）の場合 第3種道路 自動車交通量 500～1,000台/日未満 自転車の交通量が多い 500台/日以上 自転車の通行を分離する必要がある(自転車と自転車の分離) 歩行者の交通量が多い 3種5級 安全かつ円滑な交通を確保する必要がある 安全かつ円滑な交通を確保する必要がある 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道3.5m 自転車通行帯 1.5m※1 + 歩道2m 歩道3.5m 歩道等を設置しない 歩道3.5m 歩道2m 歩道等を設置しない ※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道、60km/h未満の場合は自転車通行帯とする。 (b1) 3種道路（自動車交通量 500～1,000 台/日未満）の場合	

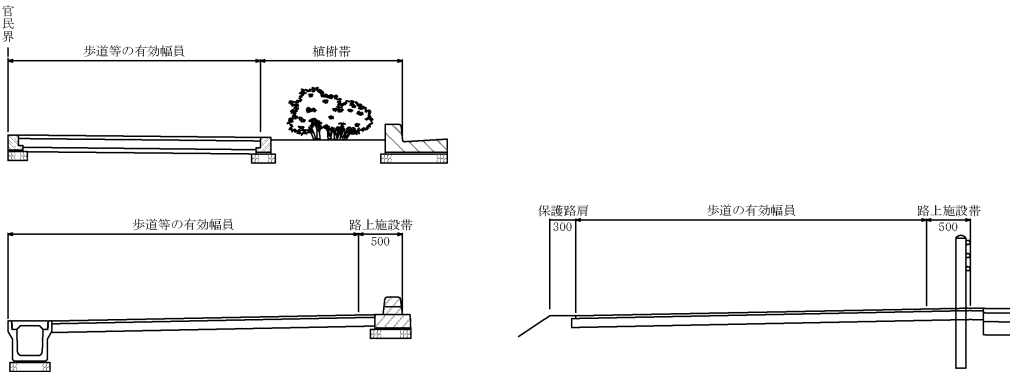
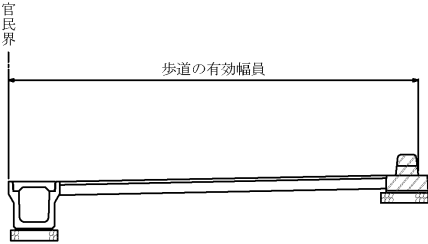
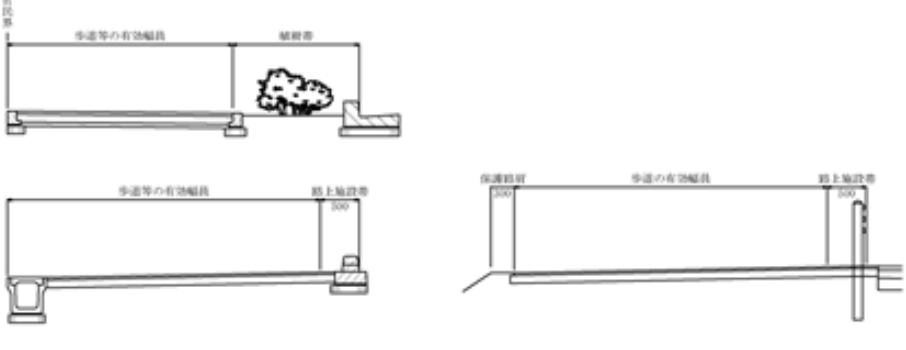
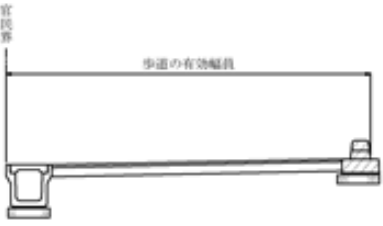
第2編 道路幅員
2-14

新	旧	改訂理由
※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。 ※2 具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。 (b2) 3種道路（自動車交通量1,000以上4,000台/日未満）の場合	※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道、60km/h未満の場合は自転車通行帯とする。 ※2 典型的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路所管者が関係者と合意を図るものとする。 (b2) 3種道路（自動車交通量1,000以上4,000台/日未満）の場合	
※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道とするが、関係者（公安委員会、市町村等）と協議のうえ、自転車通行帯を選定できる。 ※2 具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。 (b3) 3種道路（自動車交通量4,000台/日以上）の場合	※1 設計速度が60km/hの場合は自転車道、60km/h未満の場合は自転車通行帯とする。 ※2 典型的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路所管者が関係者と合意を図るものとする。 (b3) 3種道路（自動車交通量4,000台/日以上）の場合	

図 3.7 歩道及び自転車歩行者道、自転車道等のフロー

図 3.5 歩道及び自転車歩行者道、自転車道等のフロー

第 2 編 道路幅員
2－16

新	旧	改訂理由
(1) 歩道等における有効幅員及び施設帯の設定は、図 3.8を基本とする。  図 3.8 歩道等の有効幅員 ただし、歩道等の総幅を通す観点から図 3.8を基本としたが、市街地において歩道を拡幅・設置する際にやむを得ない場合については、路上施設を設置しない場合に限り図 3.9に示す考え方としてもよい。詳細は、道路構造令の解説と運用，P261，令和 3 年 3 月，(公社)日本道路協会を参照のこと。  図 エラー！ 指定したスタイルは使われていません。 9 路上施設を設置しない歩道の有効幅員（やむを得ない場合） (2) 11 編 4.3 植栽および街路樹にもとづき植栽帯を撤去した場合は、「道路構造令」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和 6 年 6 月，国土交通省道路局・警察庁交通局）を参考にしたうえで幅員の設定をすること。	(9) 歩道等における有効幅員及び施設帯の設定は、図 3.6を基本とする。  図 3.6 歩道等の有効幅員 ただし、歩道等の総幅を通す観点から図 3.6を基本としたが、市街地において歩道を拡幅・設置する際にやむを得ない場合については、路上施設を設置しない場合に限り図 3.7に示す道路構造令の解説と運用の考え方としてもよい。  図 3.7 路上施設を設置しない歩道の有効幅員（やむを得ない場合） 【参考】道路構造令の解説と運用，p.217～，平成 16 年 2 月，(社)日本道路協会	道路構造令の解説と運用を参考に植栽帯を撤去した場合の考え方を追記。

第 2 編 道路幅員
2－17

新	旧	改訂理由																																												
1. 幅員設定例 本書に示す幅員設定例は、以下の(1)～(7)の主旨によるものである。また、その種類は、種級区分、車線幅員及び車線数に応じ、表 4.1 のとおりである。 (1) 一般部における各横断構成要素の幅員は、3.5 構成要素幅員に準じている。 (2) 第4種の道路は、沿道利用を勘案し停車帯の設置を基本としている。なお、実務にあたっては、対象路線の停車需要に応じ、停車帯設置の適性を検討するものとする。 (3) 第4種第1級及び第4種第2級の道路では、植樹帯 1.5m を標準として設置している。なお、実務にあたっては、第4種第3級の道路及び第3種の道路についても、3.5 構成要素幅員を参考に植樹帯の設置を検討するものとする。 (4) 歩道等の幅員は、多様であるためここではαとし、両側設置を標準として表示している。なお、実務にあたっては、図 3.5 に従って幅員構成及び設置する側を決定するものとする。 (5) 交差点部の幅員は、第4種の道路では街区形成の機能を考慮し、停車帯幅及び植樹帯幅を活用した中で一般部総幅員と同一を基本としている。ただし、第4種第3級の道路で植樹帯を設置しない場合には、やむを得ず拡幅を行うこととしている。また、第3種の道路では一般部との統一は考慮せず、必要幅としている。 (6) 橋梁部の幅員は、一般部の幅員に対し、植樹帯幅を削除し、左側路肩の幅員に道路構造令の縮小値を採用している。 (7) トンネル部の幅員は、一般部の幅員に対し、植樹帯幅を削除し、左側路肩の幅員に道路構造令のトンネル部における縮小値を採用している。なお、4車線の道路では一方向断面を示し、2車線の道路では全断面を示している。 (8) 自転車通行帯の幅員について、新設の場合は道路構造令に基づき設定した上で公安協議により決定すること。また、既設の場合の再配分は、5. 自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定を参考に設定すること。	4. 幅員設定例 本書に示す幅員設定例は、以下の(1)～(7)の主旨によるものである。また、その種類は、種級区分、車線幅員及び車線数に応じ、表 4.1 のとおりである。 (1) 一般部における各横断構成要素の幅員は、3.5 構成要素幅員 に準じている。 (2) 第4種の道路は、沿道利用を勘案し停車帯の設置を基本としている。なお、実務にあたっては、対象路線の停車需要に応じ、停車帯設置の適性を検討するものとする。 (3) 第4種第1級及び第4種第2級の道路では、植樹帯 1.5m を標準として設置している。なお、実務にあたっては、第4種第3級の道路及び第3種の道路についても、3.5 構成要素幅員を参考に植樹帯の設置を検討するものとする。 (4) 歩道等の幅員は、多様であるためここではαとし、両側設置を標準として表示している。なお、実務にあたっては、図 3.5 に従って幅員構成及び設置する側を決定するものとする。 (5) 交差点部の幅員は、第4種の道路では街区形成の機能を考慮し、停車帯幅及び植樹帯幅を活用した中で一般部総幅員と同一を基本としている。ただし、第4種第3級の道路で植樹帯を設置しない場合には、やむを得ず拡幅を行うこととしている。また、第3種の道路では一般部との統一は考慮せず、必要幅としている。 (6) 橋梁部の幅員は、一般部の幅員に対し、植樹帯幅を削除し、左側路肩の幅員に道路構造令の縮小値を採用している。 (7) トンネル部の幅員は、一般部の幅員に対し、植樹帯幅を削除し、左側路肩の幅員に道路構造令のトンネル部における縮小値を採用している。なお、4車線の道路では一方向断面を示し、2車線の道路では全断面を示している。 表 4.1 幅員設定例一覧表 <table><tr><th>種別</th><th>級別</th><th colspan="2">車線数</th><th>摘要</th></tr><tr><td rowspan="4">4 種</td><td rowspan="3">1 級</td><td>拡大車線幅員適用</td><td>4 車線</td><td>3 種 1 級に接続する場合</td></tr><tr><td rowspan="2">標準車線幅員適用</td><td>4 車線</td><td></td></tr><tr><td>2 車線</td><td></td></tr><tr><td>2 級</td><td colspan="2">2 車線</td><td></td></tr><tr><td></td><td>3 級</td><td colspan="2">2 車線</td><td></td></tr><tr><td rowspan="5">3 種</td><td>1 級</td><td colspan="2">4 車線</td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">2 級</td><td colspan="2">4 車線</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">2 車線</td><td></td></tr><tr><td>3 級</td><td colspan="2">2 車線</td><td></td></tr><tr><td>4 級</td><td colspan="2">2 車線</td><td></td></tr></table>	種別	級別	車線数		摘要	4 種	1 級	拡大車線幅員適用	4 車線	3 種 1 級に接続する場合	標準車線幅員適用	4 車線		2 車線		2 級	2 車線				3 級	2 車線			3 種	1 級	4 車線			2 級	4 車線			2 車線			3 級	2 車線			4 級	2 車線			自転車通行帯に関する幅員の設定方法を追記
種別	級別	車線数		摘要																																										
4 種	1 級	拡大車線幅員適用	4 車線	3 種 1 級に接続する場合																																										
		標準車線幅員適用	4 車線																																											
			2 車線																																											
	2 級	2 車線																																												
	3 級	2 車線																																												
3 種	1 級	4 車線																																												
	2 級	4 車線																																												
		2 車線																																												
	3 級	2 車線																																												
	4 級	2 車線																																												

道路構造の手引き改定対照表

第 2 編 道路幅員
2－22

新	旧	改訂理由																																									
5. 自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定 5.1 自転車通行帯の設置に関する整備形態の選定 自転車通行空間を設置する場合の幅員について、新設道路では、自転車は「車両」であるという大原則に基づき、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン，PI-9、令和6年6月、国土交通省を参考に、完成形態として、自転車が車道を通行するための道路空間の整備形態（自転車道や自転車専用通行帯）について選定するものとする。 この整備形態は、原則として3.6 歩道等の幅員に基づき設計することとするが、公安委員会による規制が必要となることや、取締など運用上の課題があるため、公安委員会と協議を重ねた上で決定することとする。 既設道路の検討に際しては、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、空間再配分により自転車道や自転車専用通行帯の整備が可能かどうか、交通状況に応じて道路構造令で規定する特例規定も含めた最小幅員を考慮して検討するものとする。既設道路において整備の可能性を検討する際の観点を表 5.1に示す。 <table><tr><th colspan="3">表 5.1 既設道路において整備の可能性を検討する際の観点</th></tr><tr><th>項目</th><th>自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために検討する際の観点</th><th>関連する道路構造令の条項</th></tr><tr><td>車線幅員</td><td> ・ 種級区分の見直し（1級下の適用）による幅員の縮小 ・ 交差点付近の車線幅員の縮小 ・ 右折車線・左折車線の幅員の縮小等 </td><td>第3条第2項 第5条第4項 第27条 第3項、第4項</td></tr><tr><td>車線数</td><td> ・ バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減 ・ 現況交通量などを踏まえた車線の削減 </td><td>第5条 第2項、第3項</td></tr><tr><td>中央帯</td><td> ・ 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略 </td><td>第6条 第3項、第4項</td></tr><tr><td>路肩</td><td> ・ 路肩の縮小又は省略 </td><td>第8条第7項</td></tr><tr><td>停車帯</td><td> ・ 停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略 </td><td>第9条 第1項、第2項</td></tr><tr><td>歩道</td><td> ・ 自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小 </td><td>第10条の2 第1項～第4項 第11条 第1項～第5項</td></tr><tr><td>歩道に路上施設を設ける場合に必要な幅員、植樹帯</td><td> ・ 路上施設の合理的な設置 ・ 沿道施設の緑化状況を踏まえた植樹帯の縮小又は省略 ・ 植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置（停車帯とする箇所は路上施設を設置しない） </td><td>第10条の2第3項 第11条第4項 第11条の4 第1項～第4項</td></tr></table><table><tr><th>検討項目</th><th>自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備のために検討する際の観点</th><th>検討手法</th></tr><tr><td>車線数</td><td> ・ 交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線の削減 ・ 路上駐停車により使われていない車線の削減 ・ 並行道路等と組み合わせた一方通行規制による車線の削減 </td><td>ミクロシミュレーション等で検証</td></tr><tr><td>速度</td><td> ・ 規制速度の抑制、信号の調整による速度の抑制 </td><td>ミクロシミュレーション等で検証</td></tr><tr><td>車両通行帯</td><td> ・ バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在） </td><td>道路交通法第20条 第2項</td></tr><tr><td>積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩</td><td> ・ 積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期以外の活用 </td><td>道路構造令 第11条の3 第1項～第4項</td></tr></table> 【適用】安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン，PI-12、令和6年6月、国土交通省	表 5.1 既設道路において整備の可能性を検討する際の観点			項目	自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために検討する際の観点	関連する道路構造令の条項	車線幅員	・ 種級区分の見直し（1級下の適用）による幅員の縮小 ・ 交差点付近の車線幅員の縮小 ・ 右折車線・左折車線の幅員の縮小等	第3条第2項 第5条第4項 第27条 第3項、第4項	車線数	・ バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減 ・ 現況交通量などを踏まえた車線の削減	第5条 第2項、第3項	中央帯	・ 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略	第6条 第3項、第4項	路肩	・ 路肩の縮小又は省略	第8条第7項	停車帯	・ 停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略	第9条 第1項、第2項	歩道	・ 自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小	第10条の2 第1項～第4項 第11条 第1項～第5項	歩道に路上施設を設ける場合に必要な幅員、植樹帯	・ 路上施設の合理的な設置 ・ 沿道施設の緑化状況を踏まえた植樹帯の縮小又は省略 ・ 植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置（停車帯とする箇所は路上施設を設置しない）	第10条の2第3項 第11条第4項 第11条の4 第1項～第4項	検討項目	自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備のために検討する際の観点	検討手法	車線数	・ 交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線の削減 ・ 路上駐停車により使われていない車線の削減 ・ 並行道路等と組み合わせた一方通行規制による車線の削減	ミクロシミュレーション等で検証	速度	・ 規制速度の抑制、信号の調整による速度の抑制	ミクロシミュレーション等で検証	車両通行帯	・ バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在）	道路交通法第20条 第2項	積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩	・ 積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期以外の活用	道路構造令 第11条の3 第1項～第4項	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和6年6月、国土交通省道路局・警察庁交通局）の見直しに伴い、自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定に関する考え方を追加。
表 5.1 既設道路において整備の可能性を検討する際の観点																																											
項目	自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために検討する際の観点	関連する道路構造令の条項																																									
車線幅員	・ 種級区分の見直し（1級下の適用）による幅員の縮小 ・ 交差点付近の車線幅員の縮小 ・ 右折車線・左折車線の幅員の縮小等	第3条第2項 第5条第4項 第27条 第3項、第4項																																									
車線数	・ バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減 ・ 現況交通量などを踏まえた車線の削減	第5条 第2項、第3項																																									
中央帯	・ 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略	第6条 第3項、第4項																																									
路肩	・ 路肩の縮小又は省略	第8条第7項																																									
停車帯	・ 停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略	第9条 第1項、第2項																																									
歩道	・ 自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小	第10条の2 第1項～第4項 第11条 第1項～第5項																																									
歩道に路上施設を設ける場合に必要な幅員、植樹帯	・ 路上施設の合理的な設置 ・ 沿道施設の緑化状況を踏まえた植樹帯の縮小又は省略 ・ 植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置（停車帯とする箇所は路上施設を設置しない）	第10条の2第3項 第11条第4項 第11条の4 第1項～第4項																																									
検討項目	自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備のために検討する際の観点	検討手法																																									
車線数	・ 交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線の削減 ・ 路上駐停車により使われていない車線の削減 ・ 並行道路等と組み合わせた一方通行規制による車線の削減	ミクロシミュレーション等で検証																																									
速度	・ 規制速度の抑制、信号の調整による速度の抑制	ミクロシミュレーション等で検証																																									
車両通行帯	・ バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在）	道路交通法第20条 第2項																																									
積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩	・ 積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期以外の活用	道路構造令 第11条の3 第1項～第4項																																									

道路構造の手引き改定対照表

第 2 編 道路幅員
2－23

新	旧	改訂理由
5.2 空間再配分の検討例 空間再配分の検討例を，都市部に比較的多い幅員（16m）の道路について，限られた空間の中で，自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため，交通量や大型車の利用状況，通行量等に応じて道路構造令の特例規定も考慮し，空間再配分により自転車道や自転車専用通行帯を確保する例を図 5.1 に示す。また，表 5.2 に検討時に参考となる道路構造令の条文の例を示す。16m 以外の幅員についてはガイドラインを参照にすることとするが，それぞれの幅員構成は 3.5 標準幅員構成を参考に整理することとし，事業課と調整すること。なお，道路に求められる機能や安全性その他道路交通の状況によって，縮小又は省略する考え方は異なることに留意するものとする。		安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和 6 年 6 月，国土交通省道路局・警察庁交通局）の見直しに伴い，自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定に関する考え方を追加。

第 2 編 道路幅員
2-24

新	旧	改訂理由
再配分例 幅員16mの道路に自転車専用通行帯を整備する例 ※平面図は、図Ⅱ-16を参照 ケース：補助幹線道路、道路幅員16m、車道2車線、規制速度40km/h、交通量9,000台/24h、大型車交通量は少ない、歩行者交通量は多くない、住居地域、停車需要あり 【単路部】 現況 再配分後 （一般部） （停車帯部） 【交差点部】 現況 再配分後 ※5 路肩の省略 ※10 植樹帯の一部省略 ※5 路肩の省略 ※10 植樹帯の一部省略 ※5 路肩の省略 ※10 植樹帯の一部省略 ※6,7 停車帯の併設 ※9 歩道に加える幅員（路上施設用）0.5mの確保 ※9 歩道に加える幅員（路上施設用）0.5mの確保 ※5（路肩）第8条第7項 歩道、自転車道（略）を設ける道路にあつては、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、又はその幅員を縮小することができる。 ⇒路肩の省略 ※6（停車帯）第9条第1項 第四種の道路には、自転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。 ⇒停車帯の併設、省略 ※7（停車帯）第9条第2項 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。ただし、自転車の交通量のうち大型の自転車の交通量の占める割合が高いと認められる場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。 ⇒停車帯は1.5mに縮小 ※9（歩道）第11条第4項 （略）路上施設を設ける歩道の幅員については、路頭に規定する幅員の値に（略）その他の場合にあつては0・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。 ⇒歩道に加える幅員0.5mの確保（標識柱、柵等を設けるのに最低限必要な0.5m） ※10（植樹帯）第11条の4第1項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの（略）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。 ⇒植樹帯の一部省略 （歩行者交通量が多い場合には、現況から植樹帯等が設置されていないケースも考えられる。） 青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫		安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和6年6月、国土交通省道路局・警察庁交通局）の見直しに伴い、自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定に関する考え方を追加。

図 5.1 幅員 16m の道路において空間の再配分により自転車専用通行帯を確保する例

【適用】安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン，P I-14，令和 6 年 6 月，国土交通省

第 2 編 道路幅員
2－25

新	旧	改訂理由																															
表 5.2 道路構造令の条文の一例 ※ 1（道路の区分）第 3 条第 2 項 （略）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、（略）該当する級の一級下の級に区分することができる。 （車線等）第 5 条第 4 項 車線（略）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。 <table><tr><th colspan="2">区分</th><th colspan="2">車線の幅員（単位 メートル）</th></tr><tr><td rowspan="2">第四種</td><td>第一級</td><td>普通道路</td><td>三、二五</td></tr><tr><td>第二級及び第三級</td><td>普通道路</td><td>三</td></tr></table> ※ 2（車線）第 5 条第 3 項 （略）車線の数（略）当該道路の区分（略）に応じ、次の表に掲げる一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 によつて定めるものとする。 <table><tr><th colspan="2">区分</th><th>一車線当たりの設計基準交通量（単位 一日につき台）</th></tr><tr><td rowspan="2">第四種</td><td>第一級</td><td>一〇、〇〇〇</td></tr><tr><td>第二級</td><td>一〇、〇〇〇</td></tr></table> ※ 3（車線の分離等）第 6 条第 3 項 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。 ※ 4（車線の分離等）第 6 条第 4 項 中央帯の幅員は、（略）次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、（略）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、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。 <table><tr><th colspan="2">区分</th><th colspan="2">中央帯の幅員（単位 メートル）</th></tr><tr><td>第三種</td><td>（略）</td><td>一、七五</td><td>一</td></tr><tr><td>第四種</td><td>（略）</td><td>一</td><td></td></tr></table> ※ 5（路肩）第 8 条第 7 項 歩道、自転車道（略）を設ける道路にあつては、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、又はその幅員を縮小することができる。 ※ 6（停車帯）第 9 条第 1 項 第四種の道路には、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。 ※ 7（停車帯）第 9 条第 2 項 停車帯の幅員は、二・五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、一・五メートルまで縮小することができる。 ※ 8（歩道）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つては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。 （自転車歩行者道）第 10 条第 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つては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。 ※ 9（歩道）第 11 条第 4 項 （略）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（略）その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の 規定を適用するものとする。 ※ 10（植樹帯）第 11 条の 4 第 1 項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの（略）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。植樹帯の幅員は、一・五メートルを標準とするものとする。 ※ 11（植樹帯）第 11 条の 4 第 2 項 植樹帯の幅員は、一・五メートルを標準とするものとする。 ※ 12（平面交差又は接続）第 27 条第 4 項 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあつては三メートル、小型道路にあつては二・五メートルを標準とするものとする。 【適用】安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン，P I -13，令和 6 年 6 月，国土交通省	区分		車線の幅員（単位 メートル）		第四種	第一級	普通道路	三、二五	第二級及び第三級	普通道路	三	区分		一車線当たりの設計基準交通量（単位 一日につき台）	第四種	第一級	一〇、〇〇〇	第二級	一〇、〇〇〇	区分		中央帯の幅員（単位 メートル）		第三種	（略）	一、七五	一	第四種	（略）	一			安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和 6 年 6 月，国土交通省道路局・警察庁交通局）の見直しに伴い，自転車ネットワーク路線に関する整備形態の選定に関する考え方を追加。
区分		車線の幅員（単位 メートル）																															
第四種	第一級	普通道路	三、二五																														
	第二級及び第三級	普通道路	三																														
区分		一車線当たりの設計基準交通量（単位 一日につき台）																															
第四種	第一級	一〇、〇〇〇																															
	第二級	一〇、〇〇〇																															
区分		中央帯の幅員（単位 メートル）																															
第三種	（略）	一、七五	一																														
第四種	（略）	一																															

道路構造の手引き改定対照表

第 2 編 道路幅員
2-34

新	旧	改訂理由
都市計画決定済道路の取扱いについて 都市計画において既決定の道路についても、原則として新幅員に計画変更を行うものとするが、本書が今後道路のあるべき姿を想定して定められていることを考慮して、道路の新設、改築にあたり、道路幅員及び横断面構成を次の手続きにより検討するものとする。 (1) 既決定の道路が本書による新幅員以下の場合は、新幅員まで拡幅することを検討するが、その場合拡幅が困難であり、かつ、本書による幅員と同等の機能を果たし得ると認められる幅員（以下「縮小幅員」という。）以上であれば対応しているものとみなし、既決定の幅員のままで施工するものとする。 (2) 既決定の道路が縮小幅員未満であれば、対応がないものとみなし、少なくとも縮小幅員まで拡幅して施工するものとする。 (3) 上記(2)の場合において拡幅して施工することが困難なときは、その路線における計画交通量を軽減する等、機能を変更することが可能であるか否かを検討し、変更が可能な場合には横断面構成を改める等の措置を講ずるものとし、変更が不可能な場合には事業課と相談するものとする。 (4) シンボルロード等、この手引きの適用外の道路及び新たに環境施設帯を設ける既決定の道路等においては個別に検討するものとする。 (5) 既決定の道路が本手引きの新幅員以上の場合は、個別に検討し、担当課（事業課、都市計画課）と相談するものとする。 また、都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いについては、原則として、交差道路についても、都市計画道路の決定が、将来その位置にその幅員でその車線数の道路を作ることと定めるものであることから、本書による幅員で変更することとする。ただし、これにより難しい場合もあるため、図 9.1 都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いフローを示すので、参考にされたい。 なお、詳細は、平成 14 年 2 月 1 日付け 13 都計号外を参照することとし、都市計画課に相談すると良い。	8. 都市計画決定済道路の取扱いについて 都市計画において既決定の道路についても、原則として新幅員に計画変更を行うものとするが、本書が今後道路のあるべき姿を想定して定められていることを考慮して、道路の新設、改築にあたり、道路幅員及び横断面構成を次の手続きにより検討するものとする。 (1) 既決定の道路が本書による新幅員以下の場合は、新幅員まで拡幅することを検討するが、その場合拡幅が困難であり、かつ、本書による幅員と同等の機能を果たし得ると認められる幅員（以下「縮小幅員」という。）以上であれば対応しているものとみなし、既決定の幅員のままで施工するものとする。 (2) 既決定の道路が縮小幅員未満であれば、対応がないものとみなし、少なくとも縮小幅員まで拡幅して施工するものとする。 (3) 上記(2)の場合において拡幅して施工することが困難なときは、その路線における計画交通量を軽減する等、機能を変更することが可能であるか否かを検討し、変更が可能な場合には横断面構成を改める等の措置を講ずるものとし、変更が不可能な場合には事業課と相談するものとする。 (4) シンボルロード等、この手引きの適用外の道路及び新たに環境施設帯を設ける既決定の道路等においては個別に検討するものとする。 (5) 既決定の道路が本手引きの新幅員以上の場合は、個別に検討し、担当課（事業課、都市計画課）と相談するものとする。 参考として、以下に都市・地域整備局による運用指針を示すとともに、図 8.1 都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いフローを示す。 都市施設として都市計画に定める道路のうち道路法上の道路として新設又は改築されるものについては、その計画事項である幅員、線形等が道路構造令（昭和 4 5 年政令第 3 2 0 号）に適合している必要がある。 また、既に決定されている都市計画道路のうち、整備着手時点における道路構造令の規定に従って整備されているものについては、現行の道路構造令を遡及して適用する必要はないが、今後、新設又は改築を行うものについては、都市計画決定されている幅員が現行の道路構造令の一般規定を適用した場合に十分であるかを検証したうえで、必要に応じ都市計画を変更すべきである。 この場合、沿道に堅固な建築物が立地している等により、道路構造令の一般規定を適用することが事業費の高騰等社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、関連する都市計画道路の変更等を行い、当該道路の機能の一部を代替させることにより、道路構造令の一般規定に適合させて整備することが望ましい。しかしながら、この方法により道路構造令の一般規定に適合できない場合であって、上記のように道路構造令の一般規定をそのまま適用することが社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、住民の合意形成や技術、費用の面等特別の理由によりやむを得ない場合に限り、既決定の都市計画道路について道路構造令中の各例外規定を適用する余地もあると考えられる。 【適用】第 6 版都市計画運用指針，P197，平成 22 年 9 月，国土交通省	改訂された都市計画運用指針において該当する記載が削除されたため削除。

第 2 編 道路幅員
2-35

新	旧	改訂理由
対象路線・箇所：新たに都市計画決定しようとする道路または都市計画変更しようとする道路と交差する都市計画道路（以下「交差道路」という。） 適用範囲：適用範囲は将来計画とし、暫定整備には適用しない。 ※整備済み：都市計画道路幅で整備が完了しているものを指す。 未 整 備：都市計画道路幅で整備が出来ていないものを指す。 【参考】平成 14 年 2 月 1 日付け 13 都計号外 都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いについて 図 9.1 都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いフロー	対象路線・箇所：新たに都市計画決定しようとする道路または都市計画変更しようとする道路と交差する都市計画道路（以下「交差道路」という。） 適用範囲：適用範囲は将来計画とし、暫定整備には適用しない。 ※整備済み：都市計画道路幅で整備が完了しているものを指す。 未 整 備：都市計画道路幅で整備が出来ていないものを指す。 図 8.1 都市計画道路の決定・変更にかかる交差道路の取り扱いフロー	参考図書を明示