

○都道における道路構造の技術的基準に関する条例

○ Ordinance on Technical Standards for Road Structures on Metropolitan Roads

平成二四年一二月一三日

December 13, 2012

条例第一四七号

Ordinance No. 147

改正 令和元年一二月二五日条例第九四号

Amendments Ordinance No. 94 of December 25, 2019

令和三年六月一四日条例第八一号

Ordinance No. 81 of June 14, 2021

都道における道路構造の技術的基準に関する条例を公布する。

The Ordinance on Technical Standards for Road Structures on Metropolitan Roads is hereby promulgated.

都道における道路構造の技術的基準に関する条例

Ordinance on Technical Standards for Road Structures on Metropolitan Roads

(趣旨)

(Outline)

第一条 この条例は、道路法(昭和二十七年法律第百八十号。以下「法」という。)第三十条第三項の規定に基づき、都道を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるものとする。

Article 1 This Ordinance, based on the provisions of Article 30, paragraph (3) of the Road Act (Act No. 180 of 1952; hereinafter referred to as the “Act”), establishes general technical standards for road structures when constructing or renovating metropolitan roads.

(用語の意義)

(Definitions of Terms)

第二条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

Article 2 In this Ordinance, the definitions of the terms set forth in each of the following items are as specified in each respective item:

一 都道 法第三条第三号に規定する都道府県道のうち、東京都が法第十八条第一項に規定する道路管理者であるものをいう。

(i) Metropolitan road: of the prefectural roads provided in Article 3, item (iii) of the Act, refers to those for which the Tokyo Metropolitan Government is the road administrator provided in Article 18, paragraph (1) of the Act; and

二 環境施設帯 良好な住居環境を保全するため、車線の数が四以上の道路に設ける、

植樹帯、路肩、歩道、副道等で構成される道路の部分をいう。

- (ii) Buffer zone: refers to the section of the road consisting of a planting strip, shoulders, sidewalks, service roads, etc. provided on roads with four or more lanes in order to preserve a good residential environment.

2 前項に掲げるもののほか、この条例で使用する用語の意義は、法及び道路構造令(昭和四十五年政令第三百二十号。以下「構造令」という。)で使用する用語の例による。

- (2) Beyond what is set forth in the preceding paragraph, the definition of the terms used in this Ordinance is in accordance with the terms used in the Act and the Cabinet Order on Road Structure (Cabinet Order No. 320 of 1970; hereinafter referred to as the “Structure Order”).

(車線等)

(Lanes)

第三条 車道(副道、停車帯、自転車通行帯その他東京都規則(以下「規則」という。)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、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあっては、この限りでない。

Article 3 (1) Carriageways (excluding service roads, hard shoulders, bicycle lanes, and other parts specified by Tokyo Metropolitan Government Regulations (hereinafter referred to as “Regulations”)) are to be composed of lanes. However, this does not apply to roads classified as Type 3 Class 5 or Type 4 Class 4.

2 次の表の道路の区分(地方部に存する道路にあっては、同表の道路の区分及び地形の状況)に応じ、計画交通量が同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。第四項において同じ。)の数は、二とする。

- (2) According to the respective road classification in the following table (in the case of roads existing in rural areas, the road classification and the topographical condition in the same table), the number of lanes of roads where the designed daily volume is no more than the value set forth in the Design Standard Traffic Volume (meaning the maximum allowable traffic volume of automobiles; the same applies hereinafter) column of the same table (excluding additional overtaking lanes, climbing lanes, turning lanes, and speed change lanes; the same applies in paragraph (4)) is to be two.

道路の区分 Road Classification		地形の状況 Topographical Condition	設計基準交通量(単位 一日につき台) Design Standard Traffic Volume (Unit: vehicles per day)
第一種 Type 1	第二級 Class 2	平地部 Level Area	一四、〇〇〇 14,000

	第三級 Class 3	平地部 Level Area	一四、〇〇〇 14,000
		山地部 Mountainous Area	一〇、〇〇〇 10,000
	第四級 Class 4	平地部 Level Area	一三、〇〇〇 13,000
		山地部 Mountainous Area	九、〇〇〇 9,000
第三種 Type 3	第二級 Class 2	平地部 Level Area	九、〇〇〇 9,000
		山地部 Mountainous Area	六、〇〇〇 6,000
	第三級 Class 3	平地部 Level Area	八、〇〇〇 8,000
		山地部 Mountainous Area	六、〇〇〇 6,000
	第四級 Class 4	平地部 Level Area	八、〇〇〇 8,000
		山地部 Mountainous Area	六、〇〇〇 6,000
第四種 Type 4	第一級 Class 1		一二、〇〇〇 12,000
	第二級 Class 2		一〇、〇〇〇 10,000
	第三級 Class 3		九、〇〇〇 9,000
<p>交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に〇・八を乗じた値を設計基準交通量とする。</p> <p>For Type 4 roads with many intersections, the design standard traffic volume is to be the value obtained by multiplying the Design Standard Traffic Volume in this table by 0.8.</p>			

- 3 停車帯又は自転車通行帯を設ける第四種の道路については、前項の表第四種の項設計基準交通量の欄中「一二、〇〇〇」とあるのは「二二、〇〇〇」と、「一〇、〇〇〇」と

あるのは「二一、〇〇〇」と、「九、〇〇〇」とあるのは「二一、〇〇〇」と読み替えて同項の規定を適用する。

- (3) For Type 4 roads provided with hard shoulders or bicycle lanes, the provisions of the preceding paragraph are applied with deemed replacements, where in the Design Standard Traffic Volume column of the Type 4 row in the preceding paragraph, “12,000” is deemed to be replaced with “22,000,” “10,000” is deemed to be replaced with “21,000,” and “9,000” is deemed to be replaced with “21,000.”

- 4 前二項に規定する道路以外の道路(第二種の道路で対向車線を設けないもの並びに第三種第五級及び第四種第四級の道路を除く。)の車線の数は一以上(交通の状況により必要がある場合を除き、二の倍数)、第二種の道路で対向車線を設けないものの車線数は二以上とし、次の表の道路の区分(地方部に存する道路にあつては、同表の道路の区分及び地形の状況)に応じ、同表の一車線当たりの設計基準交通量の欄に掲げる値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。

- (4) The number of lanes on roads other than those provided in the preceding two paragraphs (excluding Type 2 roads with no oncoming lanes, Type 3 Class 5 roads, and Type 4 Class 4 roads) is to be four or more (unless necessary due to traffic conditions, in multiples of two), and the number of lanes on Type 2 roads with no oncoming lanes is to be two or more, and according to the respective road classification in the following table (in the case of roads existing in rural areas, the road classification and the topographical condition in the same table), are to be determined based on the ratio of the designed daily volume of relevant road to the Design Standard Traffic Volume Per Lane column of the same table.

道路の区分 Road Classification		地形の状況 Topographical Condition	一車線当たりの設計基準交通量 Design Standard Traffic Volume Per Lane (単位 一日につき台) (Unit: vehicles per day)
第一種 Type 1	第二級 Class 2	平地部 Level Area	一二、〇〇〇 12,000
		山地部 Mountainous Area	九、〇〇〇 9,000
	第三級 Class 3	平地部 Level Area	一一、〇〇〇 11,000
		山地部	八、〇〇〇

		Mountainous Area	8,000
	第四級 Class 4	平地部 Level Area	一一、〇〇〇 11,000
		山地部 Mountainous Area	八、〇〇〇 8,000
第二種 Type 2	第一級 Class 1		一八、〇〇〇 18,000
	第二級 Class 2		一七、〇〇〇 17,000
第三種 Type 3	第二級 Class 2	平地部 Level Area	九、〇〇〇 9,000
		山地部 Mountainous Area	七、〇〇〇 7,000
	第三級 Class 3	平地部 Level Area	八、〇〇〇 8,000
		山地部 Mountainous Area	六、〇〇〇 6,000
	第四級 Class 4	山地部 Mountainous Area	五、〇〇〇 5,000
第四種 Type 4	第一級 Class 1		一二、〇〇〇 12,000
	第二級 Class 2		一〇、〇〇〇 10,000
	第三級 Class 3		一〇、〇〇〇 10,000
<p>交差点の多い第四種の道路については、この表の一車線当たりの設計基準交通量に〇・六を乗じた値を一車線当たりの設計基準交通量とする。</p> <p>For Type 4 roads with many intersections, the design standard traffic volume per lane is to be the value obtained by multiplying the Design Standard Traffic Volume Per Lane in this table by 0.6.</p>			

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、次の表の上欄に掲げる道路の区分に応じ、同表の下欄に掲げる値とするものとする。ただし、第一種第二級、第三種第二級又は第四種第一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、同欄に掲げる値に〇・二五メートルを加えた値、第一種第二級若しくは第三級の小型道路又は第二種第一級の道路にあっては、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、同欄に掲げる値から〇・二五メートルを減じた値とすることができる。

(5) The width of the lane (excluding climbing lanes, turning lanes, and speed change lanes; the same applies hereinafter in this paragraph) is to be the values set forth in the right column of the following table, according to the respective road classification set forth in the left column of the same table. However, for Type 1 Class 2, Type 3 Class 2, or Type 4 Class 1 regular motor vehicle roads, if necessary due to traffic conditions, 0.25 meters may be added to the values set forth in the same column; for Type 1 Class 2 or Class 3 for smaller motor vehicle roads, or, for Type 2 Class 1 roads, where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision, 0.25 meters may be subtracted from the values set forth in the same column.

道路の区分 Road Classification			車線の幅員(単位 メートル) Lane width (Unit: meters)
第一種 Type 1	第二級 Class 2		三・五 3.5
	第三級 Class 3	普通道路 Regular motor vehicle road	三・五 3.5
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	三・二五 3.25
	第四級 Class 4	普通道路 Regular motor vehicle road	三・二五 3.25
		小型道路 Smaller	三 3

		motor vehicle roads	
第二種 Type 2	第一級 Class 1	普通道路 Regular motor vehicle road	三・五 3.5
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	三・二五 3.25
	第二級 Class 2	普通道路 Regular motor vehicle road	三・二五 3.25
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	三 3
	第三種 Type 3	普通道路 Regular motor vehicle road	三・二五 3.25
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	二・七五 2.75
	第三級 Class 3	普通道路 Regular motor vehicle road	三 3
		小型道路	二・七五

		Smaller motor vehicle roads	2.75
	第四級 Class 4		二・七五 2.75
第四種 Type 4	第一級 Class 1	普通道路 Regular motor vehicle road	三・二五 3.25
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	二・七五 2.75
	第二級及び第三級 Class 2 and Class 3	普通道路 Regular motor vehicle road	三 3
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	二・七五 2.75

- 6 第三種第五級又は第四種第四級の普通道路の車道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、四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三十三条の規定により車道に狭窄部を設ける場合は、三メートルとすることができる。

- (6) The width of the carriageway (excluding bicycle lanes) of Type 3 Class 5 or Type 4 Class 4 regular motor vehicle roads is to be four meters. However, if the designed daily volume of the relevant regular motor vehicle road is extremely low and where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision or if a narrow section is created in the carriageway pursuant to the provisions of Article 33, the width may be three meters.

(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(車線の分離等)

(Lane Separation)

第四条 第一種又は第二種の道路(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、往復の方向別に分離するものとする。ただし、車線の数(登坂車線、屈折車線及び変速車線の数を除く。第九項において同じ。)が三以下である第一種の道路にあっては、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は、この限りでない。

Article 4 (1) The lanes of Type 1 or Type 2 roads (excluding one-way roads; the same applies hereinafter in this Article) is to be separated according to the direction of travel. However, for Type 1 roads with three or fewer lanes (excluding the number of climbing lanes, turning lanes, and speed change lanes; the same applies in paragraph (9)) where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provisions, this does not apply.

2 車線の数が四以上である第三種又は第四種の道路(対向車線を設けない道路を除く。)について、安全かつ円滑な交通を確保するために必要がある場合は、前項本文の規定を準用するものとする。

(2) On Type 3 or Type 4 roads with four or more lanes (excluding one-way roads), if necessary to ensure safe and smooth traffic flow, the provisions of the main clause of the preceding paragraph apply mutatis mutandis.

3 車線を往復の方向別に分離するため必要がある場合は、中央帯を設けるものとする。

(3) If necessary to separate lanes for each direction, a center strip is to be provided.

4 中央帯の幅員は、次の表の道路の区分に応じ、同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、長さ百メートル以上のトンネル、長さ五十メートル以上の橋若しくは高架の道路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、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。

(4) The width of the center divider is to be no less than the values set forth in the left column of the Center Strip Width column in the following table, according to the respective road classification of the same table. However, for tunnels with a length of 100 meters or longer, bridges or elevated roads with a length of 50 meters or longer, or locations where it is unavoidable due to topographical conditions or other special circumstances, it may be reduced to the values set forth in the right column of the Center Strip Width column in the same table.

道路の区分 Road Classification		中央帯の幅員(単位 メートル) Center Strip Width (Unit: meters)	
第一種 Type 1	第二級 Class 2	四・五 4.5	二 2

	第三級 Class 3	三 3	一・五 1.5
	第四級 Class 4		
第二種 Type 2	第一級 Class 1	二・二五 2.25	一・五 1.5
	第二級 Class 2	一・七五 1.75	一・二五 1.25
第三種 Type 3	第二級 Class 2	一・七五 1.75	一 1
	第三級 Class 3		
	第四級 Class 4		
第四種 Type 4	第一級 Class 1	一 1	
	第二級 Class 2		
	第三級 Class 3		

5 中央帯には、側帯を設けるものとする。

(5) Center strips are to be provided with marginal strips.

6 前項の側帯の幅員は、次の表の道路の区分に応じ、同表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の上欄に掲げる値とするものとする。ただし、第四項ただし書の規定により中央帯の幅員を縮小する道路又は箇所については、同表の中央帯に設ける側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。

(6) The width of the marginal strips referred to in the preceding paragraph is to be the values set forth in the left column of the Width of the Marginal Strips of the Center Strip column set forth in the following table, according to the respective road classification of the same table. However, for roads or locations where the width of the center divider is reduced pursuant to the proviso to paragraph (4), it may be reduced to the values set forth in the right column of the Width of the Marginal Strips of the Center Strip column of the same table.

道路の区分 Road Classification	中央帯に設ける側帯の幅員(単位 メートル) Width of Marginal Strip Provided to Center Strip (Unit:
------------------------------	--

		meters)	
第一種 Type 1	第二級 Class 2	○・七五 0.75	○・二五 0.25
	第三級 Class 3	○・五 0.5	
	第四級 Class 4		
第二種 Type 2		○・五 0.5	○・二五 0.25
第三種 Type 3	第二級 Class 2	○・二五 0.25	
	第三級 Class 3		
	第四級 Class 4		
第四種 Type 4	第一級 Class 1	○・二五 0.25	
	第二級 Class 2		
	第三級 Class 3		

7 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) The portion excluding the marginal strips of the center strip (hereinafter referred to as “median”) is to be provided with fences or similar structures, or provided with curb lines connected to the marginal strips.

8 分離帯に路上施設を設ける場合は、当該中央帯の幅員は、構造令第十二条の建築限界を勘案して定めるものとする。

(8) Where on-street facilities are provided on the median, the width of the relevant center strip is to be determined in consideration of clearances referred to in Article 12 of the Structure Order.

9 同方向の車線の数が一である第一種の道路の当該車線の属する車道には、必要に応じ、付加追越車線を設けるものとする。

(9) On the carriageway of Type 1 roads with single lanes in each direction, an additional overtaking lane is to be provided as necessary.

(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(副道)

(Service Road)

第五条 車線(登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。)の数が四以上である第三種又は第四種の道路には、必要に応じ、副道を設けるものとする。

Article 5 (1) On Type 3 or Type 4 roads with four or more lanes (excluding climbing lanes, turning lanes, and speed change lanes), service roads are to be provided as necessary.

2 副道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、四メートルを標準とするものとする。

(2) The standard width of service roads (excluding bicycle lanes) is to be four meters.
(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(路肩)

(Shoulder)

第六条 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は、この限りでない。

Article 6 (1) On roads, shoulders connected to the carriageway are to be provided. However, this does not apply when a center strip or hard shoulder is provided.

2 車道の左側に設ける路肩の幅員は、次の表の道路の区分に応じ、同表の車道の左側に設ける路肩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、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ五十メートル以上の橋若しくは高架の道路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、同表の車道の左側に設ける路肩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。

(2) The width of the shoulder provided on the left side of the carriageway is to be no less than the values set forth in the left column in the following table, according to the respective road classification. However, in locations where additional overtaking lanes, climbing lanes, or speed change lanes are provided; bridges or elevated roads with a length of 50 meters or longer; or locations where it is unavoidable due to topographical conditions or other special circumstances, it may be reduced to the values set forth in the right column of the Width of the Shoulder on the Left Side of the carriageway column.

道路の区分 Road Classification	車道の左側に設ける路肩の幅員 Width of the Shoulder on the Left Side of the Carriageway
------------------------------	--

			(単位 メートル) (Unit: meters)	
第一種 Type 1	第二級 Class 2	普通道路 Regular motor vehicle road	二・五 2.5	一・七五 1.75
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	一・二五 1.25	
	第三級及び第四級 Class 3 and Class 4	普通道路 Regular motor vehicle road	一・七五 1.75	一・二五 1.25
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	一 1	
	第二種 Type 2	普通道路 Regular motor vehicle road	一・二五 1.25	
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	一 1	
第三種 Type 3	第二級から第四級まで From Class 2	普通道路 Regular motor	〇・七五 0.75	〇・五 0.5

	through Class 4	vehicle road		
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	○・五 0.5	
	第五級 Class 5		○・五 0.5	
第四種 Type 4			○・五 0.5	

- 3 前項の規定にかかわらず、車線を往復の方向別に分離する第一種の道路であって同方向の車線の数が一であるものの当該車線の属する車道の左側に設ける路肩の幅員は、次の表の道路の区分に応じ、同表の車道の左側に設ける路肩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、普通道路のうち、長さ百メートル以上のトンネル、長さ五十メートル以上の橋若しくは高架の道路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であって、大型の自動車の交通量が少ないものについては、同表の車道の左側に設ける路肩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。

- (3) Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, for Type 1 roads where lanes are separated by direction of travel and each direction has the same number of lanes, the width of the shoulder provided on the left side of the carriageway to which the relevant lane belongs is to be no less than the values set forth in the left column of the Width of the Shoulder on the Left Side of the Carriageway column, according to the respective road classification in the same table. However, of regular motor vehicle roads, for tunnels with a length of 100 meters or longer, bridges or elevated roads with a length of 50 meters or longer, or locations where it is unavoidable due to topographical conditions or other special circumstances, and having a small traffic volume of large automobiles, it may be reduced to the values set forth in the right column of the Width of the Shoulder on the Left Side of the Carriageway column in the same table.

道路の区分 Road Classification	車道の左側に設ける路肩の幅員 Width of the Shoulder on the Left Side of the Carriageway (単位 メートル) (Unit: meters)
------------------------------	--

第二級及び第三級 Class 2 and Class 3	普通道路 Regular motor vehicle road	二・五 2.5	一・七五 1.75
	小型道路 Smaller motor vehicle roads	一・二五 1.25	
第四級 Class 4	普通道路 Regular motor vehicle road	二・五 2.5	二 2
	小型道路 Smaller motor vehicle roads	一・二五 1.25	

4 車道の右側に設ける路肩の幅員は、次の表の上欄に掲げる道路の区分に応じ、同表の下欄に掲げる値以上とするものとする。

(4) The width of the shoulder provided on the right side of the carriageway is to be no less than the values set forth in the left column of the following table, according to the respective road classification.

道路の区分 Road Classification			車道の右側に設ける路肩の幅員 Width of the Shoulder on the Right Side of the carriageway (単位 メートル) (Unit: meters)
第一種 Type 1	第二級 Class 2	普通道路 Regular motor vehicle road	一・二五 1.25
		小型道路 Smaller	〇・七五 0.75

		motor vehicle roads	
	第三級及び第四級 Class 3 and Class 4	普通道路 Regular motor vehicle road	○・七五 0.75
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	○・五 0.5
第二種 Type 2		普通道路 Regular motor vehicle road	○・七五 0.75
		小型道路 Smaller motor vehicle roads	○・五 0.5
第三種 Type 3			○・五 0.5
第四種 Type 4			○・五 0.5

- 5 普通道路のトンネルの車道に接続する路肩(第三項本文に規定する路肩を除く。)又は小型道路のトンネルの車道の左側に設ける路肩(同項本文に規定する路肩を除く。)の幅員は、第一種第二級の道路にあっては一メートルまで、第一種第三級又は第四級の道路にあっては○・七五メートルまで、第三種(第五級を除く。)の普通道路にあっては○・五メートルまで縮小することができる。

- (5) The width of the shoulder connected to the carriageway of a tunnel on an regular motor vehicle road (excluding the shoulder provided in the main clause of paragraph (3)) or the width of the shoulder provided on the left side of the carriageway of a tunnel on a smaller motor vehicle road (excluding the shoulder specified in the main clause of

the same paragraph) may be reduced to one meter for Type 1, Class 2 roads, to 0.75 meters for Type 1 Class 3 or Class 4 roads, and to 0.5 meters for Type 3 (excluding Class 5) regular motor vehicle roads.

- 6 副道に接続する路肩については、第二項の表第三種の項車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の上欄中「〇・七五」とあるのは、「〇・五」とする。この場合において、同項ただし書の規定は、適用しない。

- (6) For the shoulder connected with the service road, “0.75” in the left column of the Width of the Shoulder on the Left Side of the Carriageway column of the Type 3 row in the table provided in paragraph (2) is replaced with “0.5.” In this case, the provisions of the proviso to the same paragraph do not apply.

- 7 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するため又は車道の効用を保つために支障がない場合は、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。

- (7) For roads provided with sidewalks, bicycle tracks, or bicycle/pedestrian tracks, if it poses no obstacles in protecting the main structure of the road or maintaining the effectiveness of the carriageway, there may be no shoulder connected with the carriageway, or the width of the shoulder may be reduced.

- 8 第一種又は第二種の道路の車道に接続する路肩には、側帯を設けるものとする。

- (8) On shoulders connected with carriageways of Type 1 or Type 2 roads, a marginal strip is to be provided.

- 9 前項の側帯の幅員は、次の表の道路の区分に応じ、普通道路にあっては同表の路肩に設ける側帯の幅員の欄の上欄に掲げる値と、小型道路にあっては〇・二五メートルとする。ただし、普通道路のトンネルの車道に接続する路肩に設ける側帯の幅員は、同表の路肩に設ける側帯の幅員の欄の下欄に掲げる値とすることができる。

- (9) The width of the marginal strip referred to in the preceding paragraph to be the values set forth in the left column of the Width of the Marginal Strip for the Shoulder column according to the respective road classification for regular motor vehicle roads, and 0.25 meters for smaller motor vehicle roads. However, the width of the marginal strip provided for the shoulder that connects to the carriageway of a tunnel on an regular motor vehicle road may be the values set forth in the right column of the Width of the Marginal Strip for the Shoulder column in the same table.

道路の区分 Road Classification		路肩に設ける側帯の幅員(単位 メートル) Width of Marginal Strip Provided to Shoulder (Unit: meters)	
第一種	第二級	〇・七五	〇・五

Type 1	Class 2	0.75	0.5
	第三級	○・五	○・二五
	Class 3	0.5	0.25
	第四級		
第二種 Type 2	Class 4		
	第一級	○・五	
	Class 1	0.5	
	第二級		
	Class 2		

10 道路の主要構造部を保護するため必要がある場合は、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。

10 When necessary to protect the main structure of a road, a shoulder is to be provided along the edge of the road connected with the sidewalk, bicycle track, or bicycle/pedestrian track.

11 車道に接続する路肩に路上施設を設ける場合は、当該路肩の幅員については、第二項の表の下欄又は第四項の表の下欄に掲げる値に当該路上施設を設けるのに必要な値をそれぞれ加えて、これらの規定を適用する。

(11) Where on-street facilities are provided on the shoulder connected to the carriageway, the relevant shoulder width is obtained by adding values necessary to provide the on-street facilities respectively to the values set forth in the right column of the table in paragraph (2) or the right column of the table in paragraph (4).

(停車帯)

(Hard Shoulder)

第七条 第四種(第四級を除く。)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は、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

Article 7 (1) On Type 4 (excluding Class 4) roads, if necessary to ensure safe and smooth passage of vehicles unhindered by stopping automobiles, a hard shoulder is to be provided along the left edge of the carriageway.

2 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、沿道の停車の需要等を勘案して、一・五メートルまで縮小することができる。

(2) The width of the hard shoulder is to be 2.5 meters. However, taking into account the proportion of large automobile traffic in the total automobile traffic volume, the demand for roadside stopping, etc., it may be reduced to 1.5 meters.

(自転車通行帯)

(Bicycle Lane)

第七条の二 自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、車道の左端寄り(停車帯を設ける道路にあっては、停車帯の右側。次項において同じ。)に自転車通行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。

Article 7-2 (1) On Type 3 or Type 4 roads with higher automobile and bicycle traffic volume (excluding roads with bicycle tracks), a bicycle lane is to be provided along the left edge of the carriageway (for roads with shoulders, on the right side of the shoulder; the same applies in the next paragraph). However, this does not apply where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision.

2 自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路(いずれも自転車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自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに自転車通行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) On Type 3 or Type 4 roads with higher bicycle traffic volume or Type 3 or Type 4 roads with higher automobile and pedestrian traffic volume (excluding roads with bicycle tracks and roads provided in the preceding paragraph), if it is necessary to separate bicycle traffic to ensure safe and smooth traffic flow, a bicycle lane is to be provided along the left edge of the carriageway. However, this does not apply where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision.

3 自転車通行帯の幅員は、一・五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、一メートルまで縮小することができる。

(3) The width of bicycle lanes is to be at least 1.5 meters. However, where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision, it may be reduced to one meter.

4 自転車通行帯の幅員は、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。

(4) The width of bicycle lanes is to be determined in consideration of the bicycle traffic conditions on the relevant road.

(令元条例九四・追加)

(Added by Ordinance No. 94 of 2019)

(軌道敷)

(Track Bed)

第八条 軌道敷の幅員は、次の表の上欄に掲げる単線又は複線の別に応じ、同表の下欄に

掲げる値以上とするものとする。

Article 8 The width of the track bed is to be no less than the values set forth in the right column of the table below, according to whether it is single track or double track set forth in the left column of the table.

単線又は複線の別 Single Track or Double Track Classification	軌道敷の幅員(単位 メートル) Width of Track Bed (Unit: meters)
単線 Single Track	三 3
複線 Double Track	六 6

(自転車道)

(Bicycle Track)

第九条 自動車及び自転車の交通量が多い第三種(第四級及び第五級を除く。次項において同じ。)又は第四種(第三級及び第四級を除く。同項において同じ。)の道路で設計速度が一時間につき六十キロメートル以上であるものには、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は、この限りでない。

Article 9 (1) On Type 3 roads with higher vehicle and bicycle traffic volume (excluding Class 4 and Class 5; the same applies in the following paragraph), with a design speed of 60 kilometers per hour or more, a bicycle track is to be provided on each side. However, this does not apply where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision.

2 自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路で設計速度が一時間につき六十キロメートル以上であるもの(いずれも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は、この限りでない。

(2) On Type 3 or Type 4 roads with higher bicycle traffic volume or Type 3 or Type 4 roads with higher automobile and pedestrian traffic volume with a design speed of 60 kilometers per hour or more (in both cases, excluding the roads provided in the preceding paragraph), bicycle tracks shall be provided on each side of the road if it is necessary to separate bicycle traffic to ensure safe and smooth traffic flow. However, this does not apply where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision.

3 自転車道の幅員は、二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は、一・五メートルまで縮小することができる。

(3) The width of the bicycle track is to be at least two meters. However, where topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, it may be reduced to 1.5 meters.

4 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。

(4) The width of a bicycle track is to be determined in consideration of the bicycle traffic conditions on the relevant road.

5 自転車道に路上施設を設ける場合における当該自転車道の幅員は、構造令第十二条の建築限界を勘案して定めるものとする。

(5) Where on-street facilities are provided on the bicycle tracks, the relevant bicycle track width is to be determined in consideration of clearances referred to in Article 12 of the Structure Order.

(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(自転車歩行者道)

(Bicycle/Pedestrian Track)

第十条 自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路(自転車道又は自転車通行帯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は、この限りでない。

Article 10 (1) On Type 3 or Type 4 roads (excluding roads with bicycle tracks or bicycle lanes) with a higher automobile traffic volume, a bicycle/pedestrian track is to be provided on each side of the road. However, this does not apply where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision.

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四メートル以上、その他の道路にあっては三メートル以上とするものとする。

(2) The width of bicycle/pedestrian tracks is to be at least four meters on roads with higher pedestrian traffic volume, and at least three meters on other roads.

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っては三メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては二メートル、並木を設ける場合にあっては一・五メートル、ベンチを設ける場合にあっては一メートル、その他の場合にあっては〇・五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、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあっては、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は、この限りでない。

(3) The width of the bicycle/pedestrian track provided with a pedestrian overpass or

pedestrian underpass (hereinafter referred to as "pedestrian overpasses, etc."), or, provided with on-street facilities is to be increased by 3 meters where a pedestrian overpass, etc. is to be provided, 2 meters where a bench shed is to be provided, 1.5 meters where a row of trees is to be provided, 1 meter where a bench is provided or 0.5 meters in other cases, respectively, to the width values provided in the preceding paragraph upon applying the requirements referred to in the provisions of the same paragraph. However, for Type 3 Class 5 or Type 4 Class 4 roads where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provisions, this does not apply.

- 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。

- (4) The bicycle/pedestrian track width is to be determined in consideration of bicycle and pedestrian traffic conditions on the relevant road.

(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(歩道)

(Sidewalk)

第十一条 歩行者の交通量が多い第三種(第五級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、第四種(第四級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)
又は自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第三種若しくは第四種第四級の道路には、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は、この限りでない。

Article 11 (1) On Type 3 (excluding Class 5) roads (excluding those roads provided with bicycle/pedestrian tracks) with higher pedestrian traffic volume, Type 4 (excluding Class 4) roads (excluding those roads provided with bicycle/pedestrian tracks), or Type 3 roads or Type 4 Class 4 roads provided with bicycle tracks or bicycle lanes, a sidewalk is to be provided on each side of these roads. However, this does not apply where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision.

- 2 第三種又は第四種第四級の道路(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は、この限りでない。

- (2) On Type 3 roads or Type 4 Class 4 roads (excluding those roads provided with bicycle/pedestrian tracks and those roads provided in the preceding paragraph), where it is required for safe and smooth traffic flow, a sidewalk is to be provided. However,

this does not apply where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision.

- 3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては三・五メートル以上、その他の道路にあっては二メートル以上を標準とするものとする。

- (3) The standard sidewalk width is to be at least 3.5 meters for roads with higher pedestrian traffic volume and at least two meters for other roads.

- 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っては三メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては二メートル、並木を設ける場合にあっては一・五メートル、ベンチを設ける場合にあっては一メートル、その他の場合にあっては〇・五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、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあっては、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は、この限りでない。

- (4) The width of the sidewalk provided with pedestrian overpasses, etc. or on-street facilities is to be increased by 3 meters where a pedestrian overpass, etc. is to be provided, 2 meters where a bench shed is to be provided, 1.5 meters where a row of trees is to be provided, 1 meter where a bench is provided or 0.5 meters in other cases, respectively, to the width values provided in the preceding paragraph upon applying the requirements referred to in the provisions of the same paragraph. However, for Type 3 Class 5 or Type 4 Class 4 roads where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provisions, this does not apply.

- 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。

- (5) The sidewalk width is to be determined in consideration of pedestrian traffic conditions on the relevant road.

(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(歩行者の滞留の用に供する部分)

(Waiting Area for Pedestrians)

第十二条 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、乗合自動車の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。

Article 12 On sidewalks, bicycle/pedestrian tracks, bicycle/pedestrian paths or pedestrian paths, when necessary to ensure that the safe and smooth passage of pedestrians or bicycle riders will not be impeded due to the accumulation of pedestrians at the pedestrian crossings, bus stops, etc., a waiting space for

pedestrians is to be provided.

(植樹帯)

(Planting Strip)

第十三条 第四種第一級及び第二級の道路にあっては植樹帯を、その他の道路にあって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は、この限りでない。

Article 13 (1) Planting strips are to be provided on Type 4 Class 1 and Class 2 roads, and planting strips are to be provided as necessary on other roads. However, this does not apply where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provision.

2 植樹帯の幅員は、一・五メートルを標準とするものとする。

(2) The planting strip width standard is to be 1.5 meters.

3 前項の規定にかかわらず、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、当該事情に応じ、同項の規定により定められる値を超えて適切な値とするものとする。

(3) Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, in comprehensive consideration of the structure and traffic condition of the relevant road, and land use of adjoining areas and other measures taken to improve road traffic environment or to ensure better living environments along adjoining areas, the width of the planting strip provided in road sections set forth below may have values that are appropriate and exceeding the values specified in the provisions of the same paragraph:

一 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

(i) sections of arterial roads running through central business districts or scenic spots;
and

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

(ii) sections of arterial roads running through residential areas or areas that are expected to become residential.

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。

(4) For planting strips, the selection of plant species, arrangement of trees, etc. are to take into account the ecological characteristics of the area, etc.


(設計速度)

(Design Speed)

第十四条 道路(副道を除く。)の設計速度は、次の表の道路の区分に応じ、同表の設計速度の欄の上欄に掲げる値とする。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は、同表の設計速度の欄の下欄に掲げる値とすることができる。

Article 14 Design speed on roads (excluding service roads) is to be the values set forth in the left column of the Design Speed column of the following table, according to the respective road classification. However, where topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, the values set forth in the right column of the Design Speed column in the same table may be used.

道路の区分 Road Classification		設計速度(単位 一時間につきキロメートル) Design Speed (Unit: kilometers per hour)	
第一種 Type 1	第二級 Class 2	一〇〇 100	八〇 80
	第三級 Class 3	八〇 80	六〇 60
	第四級 Class 4	六〇 60	五〇 50
第二種 Type 2	第一級 Class 1	八〇 80	六〇 60
	第二級 Class 2	六〇 60	五〇又は四〇 50 or 40
第三種 Type 3	第二級 Class 2	六〇 60	五〇又は四〇 50 or 40
	第三級 Class 3	六〇、五〇又は四〇 60, 50, or 40	三〇 30
	第四級 Class 4	五〇、四〇又は三〇 50, 40, or 30	二〇 20
	第五級 Class 5	四〇、三〇又は二〇 40, 30, or 20	
第四種 Type 4	第一級 Class 1	六〇 60	五〇又は四〇 50 or 40
	第二級 Class 2	六〇、五〇又は四〇 60, 50, or 40	三〇 30
	第三級 Class 3	五〇、四〇又は三〇 50, 40, or 30	二〇 20
	第四級	四〇、三〇又は二〇	

	Class 4	40, 30, or 20	
--	---------	---------------	--

2 副道の設計速度は、一時間につき、四十キロメートル、三十キロメートル又は二十キロメートルとする。

(2) Design speed on the service roads is to be 40 kilometers, 30 kilometers, or 20 kilometers per hour.

(車道の屈曲部)

(Carriageway Bend Section)

第十五条 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。)又は第三十三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。

Article 15 The bend in the carriageway is to be curved in shape. However, this does not apply to transition sections (meaning certain sections, provided at the carriageway bend sections, that allow for smooth vehicle traffic; the same applies hereinafter) or bend sections provided pursuant to the provisions of Article 33.

(曲線半径)

(Radius of Curve)

第十六条 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、次の表の設計速度に応じ、同表の曲線半径の欄の上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下欄に掲げる値まで縮小することができる。

Article 16 Radii of curve at the centerline of the carriageway (hereinafter referred to as "radius of curve"), excluding transition sections (hereinafter referred to as "carriageway curve section"), is to be at least the values set forth in the left column of the Radius of Curve column of following table, according to the respective design speed of the same table. However, in sections where topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, the radius may be reduced to the values set forth in the right column of the Radius of Curve column in the same table.

設計速度(単位 一時間につきキロメートル) Design Speed (Unit: kilometers per hour)	曲線半径(単位 メートル) Radius of Curve (Unit: meters)	
一〇〇 100	四六〇 460	三八〇 380
八〇 80	二八〇 280	二三〇 230
六〇	一五〇	一二〇

	60	150	120
	五〇	一〇〇	八〇
	50	100	80
	四〇	六〇	五〇
	40	60	50
	三〇	三〇	
	30	30	
	二〇	一五	
	20	15	

(曲線部の片勾配)

(Super-elevation at Curve Section)

第十七条 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、次の表の上欄に掲げる道路の区分に応じ、同表の下欄に掲げる値(第三種の道路で自転車道等を設けないものにあつては、六パーセント)以下の片勾配を付するものとする。ただし、規則で定める第三種又は第四種の道路にあつては、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は、この限りでない。

Article 17 On curves of the carriageway, the center strip (excluding the median), and the shoulder connected with the carriageway, in consideration of design speed, radii of curve, and topographical conditions, appropriate super-elevation in the percentage that is no more than the values set forth in the right column of the following table (six percent for Type 3 roads without bicycle tracks, etc.) is to be provided according to the respective road classification set forth in the left column of the same table unless the radius of the curve is too large. However, for Type 3 or Type 4 roads provided for by Regulations where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provisions, this does not apply.

道路の区分 Road Classification	最大片勾配(単位 パーセント) Maximum Super-elevation (Unit: percent)
第一種、第二種及び第三種 Type 1, Type 2, and Type 3	一〇 10
第四種 Type 4	六 6

(曲線部の車線等の拡幅)

(Widening Lane at Curve Section)

第十八条 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)を拡幅するものとする。ただし、第二種及び第四種の道路にあっては、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は、この限りでない。

Article 18 On carriageway curve sections, the lane width (or carriageway width in the case of roads without lanes) is to be widened according to the design vehicle and radius of the relevant curve section. However, for Type 2 and Type 4 roads, where topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, this does not apply.

(緩和区間)

(Transition Section)

第十九条 車道の屈曲部には、緩和区間を設けるものとする。ただし、規則で定める第三種又は第四種の道路の車道の屈曲部にあっては、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は、この限りでない。

Article 19 (1) On carriageway bend sections, transition sections are to be provided. However, for carriageway bend sections of Type 3 or Type 4 roads provided for by Regulations, where topographic conditions or other special circumstances do not permit such provisions, this does not apply.

2 車道の曲線部において片勾配を付し、又は拡幅する場合は、緩和区間においてすりつけをするものとする。

(2) When a curved section is provided with super-elevation or widened, the runoff is to be completed in the transition section.

3 緩和区間の長さは、次の表の上欄に掲げる設計速度に応じ、同表の下欄に掲げる値(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は、当該すりつけに必要な長さ)以上とするものとする。

(3) The transition section length is to be no less than the values set forth in the right column of the following table (if the length required for runoff under the provisions of the preceding paragraph exceeds the values set forth in the same column, the length required for runoff) according to the design speed set forth in the left column of the same table.

設計速度(単位 一時間につきキロメートル) Design Speed (Unit: kilometers per hour)	緩和区間の長さ Transition Section Length (単位 メートル) (Unit: meters)
一〇〇	八五

100	85
八〇	七〇
80	70
六〇	五〇
60	50
五〇	四〇
50	40
四〇	三五
40	35
三〇	二五
30	25
二〇	二〇
20	20

(視距等)

(Sight Distance)

第二十条 視距は、次の表の上欄に掲げる設計速度に応じ、同表の下欄に掲げる値以上とするものとする。

Article 20 (1) Sight distance is to be no less than the values set forth in the right column of the table below, according to the design speed set forth in the left column of the same table.

設計速度(単位 一時間につきキロメートル) Design Speed (Unit: kilometers per hour)	視距(単位 メートル) Sight Distance (Unit: meters)
一〇〇 100	一六〇 160
八〇 80	一一〇 110
六〇 60	七五 75
五〇 50	五五 55
四〇 40	四〇 40
三〇 30	三〇 30

二〇	二〇
20	20

2 車線の数が二である道路(対向車線を設けない道路を除く。)にあっては、必要に応じ、自動車が増越しを行うのに十分な見通しが確保された区間を設けるものとする。

(2) On roads with two lanes (excluding one-way roads), sections with sufficient visible distance for automobiles to overtake another are to be provided as necessary.

(縦断勾配)

(Grade)

第二十一条 車道の縦断勾配は、次の表の道路の区分及び設計速度に応じ、同表の縦断勾配の欄の上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は、同表の縦断勾配の欄の下欄に掲げる値以下とすることができる。

Article 21 (1) Carriageway grades are to be no more than the values set forth in the left column of the Grade column in the following table, according to the respective road classification and design speed of the same table. However, where topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, it may be equal to or less than the values set forth in the right column of the Grade column in the same table.

道路の区分 Road Classification		設計速度(単位 一時間に つきキロメートル) Design Speed (Unit: kilometers per hour)	縦断勾配(単位 パーセ ント) Grade (Unit: percent)	
第一種、第二種 及び第三種 Type 1, Type 2, and Type 3	普通道路 Regular motor vehicle road	一〇〇 100	三 3	六 6
		八〇 80	四 4	七 7
		六〇 60	五 5	八 8
		五〇 50	六 6	九 9
		四〇 40	七 7	一〇 10
		三〇 30	八 8	一一 11

	小型道路 Smaller motor vehicle roads	二〇 20	九 9	一二 12
		一〇〇 100	四 4	六 6
		八〇 80	七 7	
		六〇 60	八 8	
		五〇 50	九 9	
		四〇 40	一〇 10	
		三〇 30	一一 11	
		二〇 20	一二 12	
	普通道路 Regular motor vehicle road	六〇 60	五 5	七 7
		五〇 50	六 6	八 8
		四〇 40	七 7	九 9
		三〇 30	八 8	一〇 10
		二〇 20	九 9	一一 11
	小型道路 Smaller motor vehicle roads	六〇 60	八 8	
		五〇 50	九 9	
		四〇 40	一〇 10	
		三〇 30	一一 11	
		二〇 20	一二 12	
第四種 Type 4				

		20	12	
--	--	----	----	---

- 2 第三種の道路で安全な交通及び歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための改築を行う場合において、当該道路の状況に応じ、前項及び第二十六条の規定による基準を適用することが適当でないと認められるときは、当該道路の現在の縦断勾配の値以下とすることができる。

- (2) When carrying out renovations to ensure safe traffic flow and safe passage of pedestrians or bicycles on a Type 3 road, if applying the standards under the provisions of the preceding paragraph and Article 26 is deemed inappropriate for the condition of the relevant road, it may be lower than the current grade of the relevant road.

(登坂車線)

(Climbing Lane)

第二十二条 普通道路の縦断勾配が五パーセント(普通道路で設計速度が一時間につき百キロメートルであるものにあつては、三パーセント)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。

Article 22 (1) On the carriageway of regular motor vehicle roads where the grade exceeds five percent (for regular motor vehicle roads with a design speed of 100 kilometers per hour, three percent), a climbing lane is to be provided as necessary.

- 2 登坂車線の幅員は、三メートルとするものとする。

- (2) The climbing lane width is to be three meters.

(縦断曲線)

(Vertical Curve)

第二十三条 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。

Article 23 (1) Where grades change on the carriageway, vertical curves are to be provided.

- 2 縦断曲線の半径は、次の表の上欄に掲げる設計速度及び同表の中欄に掲げる縦断曲線の曲線形に応じ、同表の下欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、設計速度が一時間につき六十キロメートルである第四種第一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は、凸形縦断曲線の半径を千メートルまで縮小することができる。

- (2) Radii of vertical curves are to be no less than the values set forth in the right column of the following table, according to the design speed in the left column and the type of vertical curve in the center column of the same table. For Type 4 Class 1 roads with design speed of 60 kilometers per hour, where topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, the radii of convex vertical curves may be reduced to 1,000 meters.

設計速度(単位 一時間につきキロメートル) Design Speed (Unit: kilometers per hour)	縦断曲線の曲線形 Type of Vertical Curve	縦断曲線の半径 Radius of Vertical Curve (単位 メートル) (Unit: meters)
一〇〇 100	凸形曲線 Convex curve	六、五〇〇 6,500
	凹形曲線 Concave curve	三、〇〇〇 3,000
八〇 80	凸形曲線 Convex curve	三、〇〇〇 3,000
	凹形曲線 Concave curve	二、〇〇〇 2,000
六〇 60	凸形曲線 Convex curve	一、四〇〇 1,400
	凹形曲線 Concave curve	一、〇〇〇 1,000
五〇 50	凸形曲線 Convex curve	八〇〇 800
	凹形曲線 Concave curve	七〇〇 700
四〇 40	凸形曲線 Convex curve	四五〇 450
	凹形曲線 Concave curve	四五〇 450
三〇 30	凸形曲線 Convex curve	二五〇 250
	凹形曲線 Concave curve	二五〇 250
二〇 20	凸形曲線 Convex curve	一〇〇 100
	凹形曲線 Concave curve	一〇〇 100

- 3 縦断曲線の長さは、次の表の上欄に掲げる設計速度に応じ、同表の下欄に掲げる値以上とするものとする。

- (3) Vertical curve lengths are to be no less than the values set forth in the right column of the following table, according to the respective design speed set forth in the left column of the same table.

設計速度(単位 一時間につきキロメートル) Design Speed (Unit: kilometers per hour)	縦断曲線の長さ Vertical Curve Length (単位 メートル) (Unit: meters)
一〇〇 100	八五 85
八〇 80	七〇 70
六〇 60	五〇 50
五〇 50	四〇 40
四〇 40	三五 35
三〇 30	二五 25
二〇 20	二〇 20

(舗装)

(Pavement)

第二十四条 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は、この限りでない。

Article 24 (1) Carriageways, center strips (excluding medians), shoulders connected with carriageways, bicycle tracks, etc., and sidewalks are to be paved. However, if the traffic volume is extremely low or where there are other special circumstances, this does not apply.

- 2 車道及び側帯の舗装は、当該舗装の設計に用いる自動車の輪荷重の基準を四十九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(平成十三年国土交通省令第百三号)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

は、この限りでない。

- (2) The pavement of carriageways and marginal strips are to be designed with the standard design wheel load of 49 kN, in consideration of designed daily volume, automobile weight, subgrade conditions, meteorological conditions, etc., and to meet the standards provided for by the Ministerial Order on Pavement Structure Standards of Carriageways and Marginal Strips (Order of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism No. 103 of 2001) for ensuring safe and smooth automobile traffic flow. However, if the automobile traffic volume is low or where there are other special circumstances, this does not apply.

3 道路の舗装は、当該道路の存する地域、沿道の土地利用及び自動車の交通の状況等を勘案した構造とするものとする。

- (3) Road pavement is to have a structure that takes into account the conditions of the area where the road is located, the land use along the road, the automobile traffic, etc.

4 歩道又は自転車歩行者道の舗装は、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。

- (4) The standard pavement for sidewalks and bicycle/pedestrian tracks is to have a structure that allows rainwater to smoothly permeate beneath the road surface (hereinafter referred to as “water-permeable structure”).

(横断勾配)

(Cross Slope)

第二十五条 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、次の表の上欄に掲げる路面の種類に応じ、同表の下欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする。

Article 25 (1) For carriageways, center strips (excluding medians), and shoulders connected with carriageways, unless super-elevation is provided, cross slopes are to be provided with the values set forth in the right column of the following table, according to the road surface type set forth in the left column of the same table being the standard.

路面の種類 Road Surface Type	横断勾配(単位 パーセント) Cross Slope (Unit: percent)
前条第二項に規定する基準に適合する構造を有する舗装道 Paved road with a structure complying with standards provided in paragraph (2) of the preceding Article	一・五以上 1.5 or more 二以下 2 or less

その他	三以上
Other	3 or more
	五以下
	5 or less

2 歩道又は自転車歩行者道には、一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、透水機能を有する構造の舗装としない場合又は道路の構造、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は、二パーセントを標準とするものとする。

(2) Sidewalks or bicycle/pedestrian tracks are to have a standard cross slope of one percent. However, if the pavement is to not have a water-permeable structure or where the road structure, topographical conditions, or other special circumstances do not permit such provisions, the standard slope is to be two percent.

3 自転車道には、二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) Bicycle tracks are to have a standard cross slope of two percent.

4 透水機能を有する構造の舗装道にあっては、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。

(4) For paved roads with a water-permeable structure, if proper road surface drainage can be ensured after taking into account meteorological conditions, etc., the cross slope may be omitted or reduced.

(合成勾配)

(Compound Grade)

第二十六条 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、次の表の上欄に掲げる設計速度に応じ、同表の下欄に掲げる値以下とするものとする。ただし、設計速度が一時間につき三十キロメートル又は二十キロメートルの道路にあっては、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は、十二・五パーセント以下とすることができる。

Article 26 Compound grades (meaning the combination of grade and super-elevation or cross slope; the same applies hereinafter) are to be no more than the values set forth in the right column of the following table, according to the design speed set forth in the left column of the same table. However, for roads with a design speed of 30 kilometers or 20 kilometers per hour, where topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, it may be 12.5 percent or less.

設計速度(単位 一時間につきキロメートル) Design Speed (Unit: kilometers per hour)	合成勾配(単位 パーセント) Compound Grade (Unit: percent)
---	--

一〇〇 100	一〇 10
八〇 80	一〇・五 10.5
六〇 60	
五〇 50	一一・五 11.5
四〇 40	
三〇 30	
二〇 20	

(排水施設)

(Drainage Facilities)

第二十七条 道路には、排水のため必要がある場合は、側溝、街渠、集水ますその他の排水施設を設けるものとする。

Article 27 Roads are to be provided with gutters, street gutters, catch basins, and other drainage facilities where necessary for drainage.

(平面交差又は接続)

(At-grade Intersection or Connection)

第二十八条 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五以上交会させてはならない。

Article 28 (1) When roads intersect, one intersection must contain no more than five intersecting legs at grade, except when it is located in a special place such as in front of a station.

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。

(2) When roads intersect or connect at grade, a turning lane, speed change lane, or island is to be provided or corners of the intersection are to be cut as necessary, and unobstructed sight is to be ensured.

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、第四種第一級の普通道路にあっては三メートルまで、第四種第二

級又は第三級の普通道路にあっては二・七五メートルまで、第四種の小型道路にあっては二・五メートルまで縮小することができる。

- (3) Where a turning lane or speed change lane is provided, the width of the lane of the relevant section (excluding the turning lane or the speed change lane) may be reduced to three meters for Type 4 Class 1 regular motor vehicle roads or to 2.75 meters for Type 4 Class 2 or 3 regular motor vehicle roads or to 2.5 meters for Type 4 smaller motor vehicle roads.
- 4 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。
- (4) Where a turning or speed change lane is provided, proper runoff is to be provided according to the design speed of the relevant road.
- 5 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあっては三メートル、小型道路にあっては二・五メートルを標準とするものとする。
- (5) The standard width of turning and speed change lanes is to be three meters for regular motor vehicle roads and 2.5 meters for smaller motor vehicle roads.

(立体交差)

(Grade Separation)

第二十九条 車線(登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。)の数が四以上である普通道路が相互に交差する場合は、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。ただし、交通の状況により立体交差とすることが適当でない場合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場合は、この限りでない。

- Article 29 (1) When two regular motor vehicle roads having four or more lanes (excluding climbing lanes, turning lanes, and speed change lanes) intersect with each other, the relevant intersection is to be separated by grades. However, where grade separation is unsuitable due to traffic conditions or topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, this does not apply.
- 2 車線(屈折車線及び変速車線を除く。)の数が四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は、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。
- (2) When two smaller motor vehicle roads having four or more lanes (excluding turning lanes and speed change lanes) intersect with each other and when a regular motor vehicle road and a smaller motor vehicle road intersect, the relevant intersection is to be separated by grades.
- 3 前二項の規定により道路の交差の方式を立体交差とする場合は、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。
- (3) Where an intersection is separated by grades pursuant to the provisions of the

preceding two paragraphs, a road linking intersecting roads with each other (hereinafter referred to as “ramp”) is to be provided as necessary.

- 4 連結路については、第三条から第六条まで、第十四条、第十六条、第十七条、第十九条から第二十一条まで、第二十三条及び第二十六条並びに構造令第十二条の規定は、適用しない。

- (4) For ramps, the provisions of Articles 3 through 6, Article 14, Article 16, Article 17, Articles 19 through 21, Article 23, and Article 26, and, Article 12 of the Structure Order do not apply.

(鉄道等との平面交差)

(At-grade Intersection with Railway)

第三十条 道路が鉄道又は軌道法(大正十年法律第七十六号)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は、当該道路は次に定める構造とするものとする。

Article 30 When a road intersects at grade with a railway or street railway newly constructed under the Act on Rail Tracks (Act No. 76 of 1921) (hereinafter referred to as “railway, etc.”), the road is to have the following structure:

一 交差角は、四十五度以上とすること。

(i) the intersection angle is to be at least 45 degrees;

二 踏切道の両側からそれぞれ三十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、二・五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。

(ii) sections up to 30 meters from both ends of the railroad crossing, including the railroad crossing, is to be in a straight line, and the grade of the carriageways of these sections is to be no more than 2.5 percent. However, where the automobile traffic volume is extremely low or topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, this does not apply; and

三 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五メートルの地点における一・二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当該交点からの長さをいう。)は、次の表の上欄に掲げる踏切道における鉄道等の車両の最高速度に応じ、同表の下欄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。

(iii) the length of visible distance (distance from the intersection point of the centerline of the outermost track of the railway and the carriageway centerline to the point of visibility along the track centerline when viewed at the height of 1.2 meters from the point on the carriageway centerline five meters away from outside of the track) is to

be no less than the values set forth in the right column of the following table, according to the maximum vehicle speed on railway, etc. at railroad crossing set forth in the left column of the same table. However, where a crossing gate or other security facilities are provided or the automobile traffic volume and the number of vehicles using the railway, etc. are extremely low, this does not apply.

踏切道における鉄道等の車両の最高速度 Maximum Vehicle Speed on Railway, etc. at Railroad Crossing (単位 一時間につきキロメートル) (Unit: kilometers per hour)	見通し区間の長さ Visible Distance (単位 メートル) (Unit: meters)
五〇未満 Less than 50	一一〇 110
五〇以上七〇未満 50 or more but less than 70	一六〇 160
七〇以上八〇未満 70 or more but less than 80	二〇〇 200
八〇以上九〇未満 80 or more but less than 90	二三〇 230
九〇以上一〇〇未満 90 or more but less than 100	二六〇 260
一〇〇以上一一〇未満 100 or more but less than 110	三〇〇 300
一一〇以上 110 or more	三五〇 350

(待避所)

(Turnout)

第三十一条 第三種第五級の道路には、次に定めるところにより、待避所を設けるものとする。ただし、待避所を設けない場合であっても交通に及ぼす支障が少ない道路については、この限りでない。

Article 31 Type 3 Class 5 roads are to be provided with turnouts as specified below. However, for roads where smooth traffic can be ensured without turnouts, this does not apply:

一 待避所相互間の距離は、三百メートル以内を標準とすること。

(i) the standard distance between turnouts is to be no more than 300 meters;

二 待避所相互間の道路の大部分が待避所から見通すことができること。

(ii) most of the road between turnouts is visible from each turnout;

三 待避所の長さは、二十メートル以上を標準とし、当該待避所を設ける区間の車道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、五メートル以上とすること。

(iii) the standard length of the turnout is to be no less than 20 meters, and the width of the carriageway (excluding bicycle lanes) in the section where the turnout is provided is to be no less than five meters.

(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(交通安全施設)

(Traffic Safety Device)

第三十二条 交通事故の防止を図るため必要がある場合は、横断歩道橋等、自動運行補助施設、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。

Article 32 Where necessary for traffic accident prevention, pedestrian overpasses, etc., autonomous driving support facilities, fences, lighting facilities, delineators, emergency notification facilities, and other similar facilities provided for by Regulations are to be provided.

(令三条例八一・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 81 of 2021)

(凸部、狭窄部等)

(Road Humps and Narrow Passes)

第三十三条 主として近隣に居住する者の利用に供する第三種第五級の道路又は第四種第四級の道路には、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。

Article 33 On Type 3 Class 5 or Type 4 Class 4 roads intended primarily for use by nearby residents, when it is necessary for slowing down automobiles to ensure safe pedestrian or bicycle passage, road humps are to be provided on the surface of the carriageway or on the shoulders connecting to the carriageway, or, narrow passes or bend sections are to be provided on the carriageway.

(乗合自動車の停留所等に設ける交通島)

(Island Provided at Bus Stop)

第三十四条 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。

Article 34 At bus stops or streetcar stops that are not connected to bicycle tracks, bicycle/pedestrian tracks, or sidewalks, islands are to be provided as necessary.

(自動車駐車場等)

(Automobile Parking Lot)

第三十五条 道路には、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。

Article 35 On roads, where necessary to ensure safe and smooth traffic flow or to contribute to public convenience, automobile parking lots, bicycle parking lots, bus stops, or emergency parking zones are to be provided.

(防護施設)

(Protection Facility)

第三十六条 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。

Article 36 Where falling stones, slope failures, waves, etc. could hinder traffic or damage road structure, fences, retaining walls, and other protective facilities are to be provided.

(トンネル)

(Tunnel)

第三十七条 トンネルにおいて安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合は、当該道路の計画交通量及びトンネルの長さに応じた換気施設及び当該道路の設計速度等を勘案した照明施設を設けるものとする。

Article 37 (1) If necessary to ensure safe and smooth traffic flow in a tunnel, ventilation facilities in accordance with the designed daily volume of the relevant road and the length of the tunnel, and lighting facilities that take into consideration the design speed, etc. of the relevant road are to be provided.

2 トンネルにおいて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。

(2) When a vehicle fire or other accidents in the tunnel could cause risks to traffic, communication facilities, warning facilities, firefighting facilities and other emergency facilities are to be provided as necessary.

(橋、高架の道路等)

(Bridges and Elevated Roads)

第三十八条 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。

Article 38 Bridges, elevated roads, and roads with similar structures are to be of steel structure, concrete structure, or equivalent structures.

(附帯工事等の特例)

(Exception to Accessory Work)

第三十九条 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又は道路に関する工事以外の工事により必要が生じた道路に関する工事を施行する場合において、第三条から前条までの規定(第六条、第十四条、第十五条、第二十五条、第二十七条、第三十二条及び第三十六条を除く。)並びに構造令第四条、第十二条並びに第三十五条第二項から第四項までの規定による基準を適用することが適当でないと認められるときは、これらの基準によらないことができる。

Article 39 When executing road work on a road necessitated by road work executed on others roads or work other than road work that is executed, if it is determined that applying the provisions referred to in Articles 3 through the preceding Article (excluding Articles 6, 14, 15, 25, 27, 32 and 36) and standards under the provisions of Article 4, Article 12 and Article 35, paragraphs (2) through (4) of the Structure Order is inappropriate, exemptions may be made to these standards.

(区分が変更される道路の特例)

(Exception to Change of Road Classification)

第四十条 都道の区域を変更し、当該変更に係る部分を区市町村道(法第三条第四号に規定する市町村道をいい、特別区道を含む。以下この条において同じ。)とする計画がある場合において、当該都道を当該区市町村道とすることにより構造令第三条第二項の規定による区分が変更されることとなるときは、第三条、第四条第一項本文、第二項、第四項及び第六項、第六条第二項から第六項まで、第九項及び第十一項、第七条第一項、第九条第一項及び第二項、第十条第三項、第十一条第一項、第二項及び第四項、第十三条第一項、第十四条第一項、第十七条、第十八条、第十九条第一項、第二十一条、第二十三条第二項、第二十八条第三項、第三十一条並びに第三十三条並びに構造令第三条第四項及び第五項、第四条並びに第十二条の規定の適用については、当該変更後の区分を当該都道の区分とみなす。この場合において、構造令第十二条中「第三種第五級」とあるのは「第三種第五級又は第四種第四級」と読み替えるものとする。

Article 40 When there is a plan to reclassify a section of a metropolitan road to a municipal road (meaning municipal roads provided in Article 3, item (iv) of the Act, and includes special ward roads; the same applies hereinafter in this Article), and the relevant change from the metropolitan road to municipal road results in changing the classification under Article 3, paragraph (2) of the Structure Order, the classification after the relevant change is deemed to be the classification of the relevant metropolitan road in the application of provisions referred to in Article 3; Article 4, the main clause of paragraph (1), paragraph (2), paragraph (4) and paragraph (6); Article 6, paragraphs (2) through (6), paragraph (9) and paragraph (11); Article 7, paragraph (1); Article 9,

paragraphs (1) and (2); Article 10, paragraph (3); Article 11, paragraphs (1), (2), and (4); Article 13, paragraph (1); Article 14, paragraph (1); Article 17; Article 18; Article 19, paragraph (1); Article 21; Article 23, paragraph (2); Article 28, paragraph (3); Article 31; and Article 33, and, Article 3, paragraphs (4) and (5); Article 4; and Article 12 of the Structure Order. In this case, in Article 12 of the Structure Order, “Type 3 Class 5” is deemed to be replaced with “Type 3 Class 5 or Type 4 Class 4.”

(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(小区間改築の場合の特例)

(Exception to Reconstruction of Short Section)

第四十一条 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、第三条、第四条第四項から第六項まで、第五条、第七条、第七条の二第三項、第八条、第九条第三項、第十条第二項及び第三項、第十一条第三項及び第四項、第十三条第二項及び第三項、第十六条から第二十三条まで、第二十四条第三項及び第四項並びに第二十六条の規定による基準に適合していないため、これらの基準を適用することが適当でないと認められるときは、これらの基準によらないことができる。

Article 41 (1) When a short section on roads that severely prevents traffic is reconstructed as an emergency measure (excluding reconstruction provided in the following Article), if it is determined that the road structure of sections adjacent to this section do not satisfy the standards under the provisions of Article 3; Article 4, paragraphs (4) through (6); Article 5; Article 7; Article 7-2, paragraph (3); Article 8; Article 9, paragraph (3); Article 10, paragraphs (2) and (3); Article 11, paragraphs (3) and (4); Article 13, paragraphs (2) and (3); Articles 16 through 23; Article 24, paragraphs (3) and (4); and Article 26, exemptions may be made to these standards.

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、当該道路の状況等に応じ、第三条、第四条第四項から第六項まで、第五条、第六条第二項、第七条、第七条の二第三項、第八条、第九条第三項、第十条第二項及び第三項、第十一条第三項及び第四項、第十三条第二項及び第三項、第二十条第一項、第二十二條第二項、第二十四条第三項及び第四項、次条第一項及び第二項並びに第四十三条第一項の規定による基準を適用することが適当でないと認められるときは、これらの基準によらないことができる。

(2) When a short section on roads that severely impacts traffic safety is reconstructed as an emergency measure, if it is determined that the application of standards pursuant to the provisions under Articles 3; Article 4, paragraphs (4) through (6); Article 5; Article 6, paragraph (2); Article 7; Article 7-2, paragraph (3); Article 8; Article 9, paragraph (3);

Article 10, paragraphs (2) and (3); Article 11, paragraphs (3) and (4); Article 13, paragraphs (2) and (3); Article 20, paragraph (1); Article 22, paragraph (2); Article 24, paragraphs (3) and (4); paragraphs (1) and (2) of the following Article; and Article 43, paragraph (1) is inappropriate, exemptions may be made to these standards.

(令元条例九四・一部改正)

(Partially amended by Ordinance No. 94 of 2019)

(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)

(Bicycle Path and Bicycle/Pedestrian Path)

第四十二条 自転車専用道路の幅員は三メートル以上とし、自転車歩行者専用道路の幅員は四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っては、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は、二・五メートルまで縮小することができる。

Article 42 (1) Bicycle path width is to be at least three meters, and bicycle/pedestrian path width is to be at least four meters. However, for bicycle paths, where topographical conditions or other special circumstances do not permit such provisions, it may be reduced to up to 2.5 meters.

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、幅員〇・五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。

(2) On each side of a bicycle path or bicycle/pedestrian path, a lateral clearance with a width of at least 0.5 meters is to be provided as part of the relevant path.

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、構造令第三十九条第四項の建築限界を勘案して定めるものとする。

(3) Where on-street facilities are provided on the bicycle path or bicycle/pedestrian path, the width of the relevant bicycle path or bicycle/pedestrian path is to be determined in consideration of clearances referred to in Article 39, paragraph (4) of the Structure Order.

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。

(4) Alignment, grade, and other features of bicycle paths and bicycle/pedestrian paths are to be determined so as to ensure safe and smooth bicycle and pedestrian passage.

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、第三条から第四十条まで及び前条第一項の規定(自転車歩行者専用道路にあっては、第十二条を除く。)並びに構造令第三条、第四条、第十二条並びに第三十五条第二項から第四項までの規定は、適用しない。

(5) Regarding bicycle paths or bicycle/pedestrian paths, provisions of Articles 3

through 40 and paragraph (1) of the preceding Article (for bicycle/pedestrian paths, excluding Article 12) and provisions of Article 3, Article 4, Article 12, and Article 35, paragraphs (2) through (4) of the Structure Order do not apply.

(歩行者専用道路)

(Pedestrian Path)

第四十三条 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、二メートル以上とするものとする。

Article 43 (1) Pedestrian path width is to be at least two meters in consideration of pedestrian traffic conditions and the area where the path is located.

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、構造令第四十条第三項の建築限界を勘案して定めるものとする。

(2) Where on-street facilities are provided on the pedestrian path, the relevant pedestrian path is to be determined in consideration of clearances referred to in Article 40, paragraph (3) of the Structure Order.

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。

(3) Alignment, grade and other features of pedestrian paths are to be determined so as to ensure safe and smooth pedestrian passage.

4 歩行者専用道路については、第三条から第十一条まで、第十三条から第四十条まで及び第四十一条第一項並びに構造令第三条、第四条、第十二条並びに第三十五条第二項から第四項までの規定は、適用しない。

(4) For pedestrian paths, provisions of Articles 3 through 11, Articles 13 through 40, and Article 41, paragraph (1), and, Article 3, Article 4, Article 12, and Article 35, paragraphs (2) through (4) of the Structure Order do not apply.

(歩行者利便増進道路)

(Roads for Enhanced Pedestrian Convenience)

第四十四条 歩行者利便増進道路に設けられる歩道若しくは自転車歩行者道又は歩行者利便増進道路である自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路には、歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

Article 44 (1) Sidewalks or bicycle/pedestrian tracks provided on roads for enhanced pedestrian convenience, or, bicycle/pedestrian paths or pedestrian paths that are roads for enhanced pedestrian convenience are to be provided with a waiting area for pedestrians.

2 前項に規定する部分には、歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導する必要があるときは、歩行者利便増進施設等を設置する場所を確保するものとする。この場合において、必要があると認めるときは、当該場所に街灯、ベンチその他の歩行者の利

便の増進に資する工作物、物件又は施設を設けるものとする。

- (2) In the area provided in the preceding paragraph, when necessary to guide the proper and planned installation of facilities for enhanced pedestrian convenience, etc., locations are to be designated to install facilities for enhanced pedestrian convenience, etc. In this case, when necessary, streetlights, benches, and other structures, objects, or facilities that contribute to increasing convenience for pedestrians are to be provided at the relevant locations.

- 3 歩行者利便増進道路(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成十八年法律第九十一号)第十条第一項に規定する新設特定道路を除く。)は、都道における移動等円滑化の基準に関する条例(平成二十四年東京都条例第百四十九号)の基準に適合する構造とするものとする。

- (3) Roads for enhanced pedestrian convenience (excluding newly constructed specified roads provided in Article 10, paragraph (1) of the Act on Promotion of Smooth Transportation, etc. of Elderly Persons, Disabled Persons, etc. (Act No. 91 of 2006)) are to have the structure complying with the standards of the Ordinance on Smoother Mobility Standards on Metropolitan Roads (TMG Ordinance No. 149 of 2012).

(令三条例八一・追加)

(Added by Ordinance No. 81 of 2021)

(環境施設帯)

(Buffer Zone)

第四十五条 住宅の立地状況その他土地利用の実状を勘案し、良好な住居環境を保全する必要があると認められる地域を通過する道路には、必要に応じ、環境施設帯を道路の各側又は右側若しくは左側に設けるものとする。

Article 45 (1) In consideration of housing locations and other land use conditions, for roads that pass through areas where it is necessary to preserve a good residential environment, a buffer zone is to be provided as necessary on each side road, or, on the right or the left side of the road.

- 2 環境施設帯の幅員は、十メートル以上とするものとする。

- (2) The buffer zone width is to be at least 10 meters.

(令三条例八一・旧第四十四条繰下)

(Former Article 44 moved down by Ordinance No. 81 of 2021)

(委任)

(Mandates)

第四十六条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行について必要な事項は、規則で定める。

Article 46 Beyond what is provided in for in this Ordinance, matters necessary for

the enforcement of this Ordinance are provided for by Regulations.

(令三条例八一・旧第四十五条繰下)

(Former Article 45 moved down by Ordinance No. 81 of 2021)

附 則

Supplementary Provisions

(施行期日等)

(Effective Date)

1 この条例は、平成二十五年四月一日から施行する。

(1) This Ordinance comes into effect as of April 1, 2013.

2 この条例の規定は、この条例の施行の日以後に新設し、又は改築する道路について適用する。

(2) The provisions of this Ordinance apply to roads newly constructed or renovated on or after the day this Ordinance comes into effect.

(経過措置)

(Transitional Measures)

3 この条例の施行の際、現に新設又は改築の工事中(新設又は改築の工事の設計に係る契約を締結したものを含む。)の道路について、この条例の規定に適合しない部分がある場合においては、当該部分に対して、当該規定は適用しない。

(3) At the time this Ordinance comes into effect, if there are any portions of roads currently under construction or renovation (including those for which a contract has been concluded for the design of new construction or renovation work) that does not comply with the provisions of this Ordinance, the relevant provisions do not apply to the relevant portion.

附 則(令和元年条例第九四号)

Supplementary Provisions (Ordinance No. 94 of 2019)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(1) This Ordinance comes into effect as of the date of promulgation.

2 この条例の施行の際、現に新設又は改築の工事中(新設又は改築の工事の設計に係る契約を締結したものを含む。)の道路については、この条例による改正後の都道における道路構造の技術的基準に関する条例第七条の二並びに第九条第一項及び第二項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

(2) Prior laws continue to govern roads currently under construction or renovation (including those for which a contract has been concluded for the design of new construction or renovation work) at the time this Ordinance comes into effect, notwithstanding the provisions of Article 7-2 and Article 9, paragraphs (1) and (2) of the Ordinance on Technical Standards for Road Structures on Metropolitan Roads before

the amendment under this Ordinance.

附 則(令和三年条例第八一号)

Supplementary Provisions (Ordinance No. 81 of 2021)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(1) This Ordinance comes into effect as of the date of promulgation.

2 この条例の施行の際、現に新設又は改築の工事中(新設又は改築の工事の設計に係る契約を締結したものを含む。)の道路については、この条例による改正後の都道における道路構造の技術的基準に関する条例第三十二条及び第四十四条の規定にかかわらず、なお従前の例による。

(2) Prior laws continue to govern roads currently under construction or renovation (including those for which a contract has been concluded for the design of new construction or renovation work) at the time this Ordinance comes into effect, notwithstanding the provisions of Articles 32 and 44 of the Ordinance on Technical Standards for Road Structures on Metropolitan Roads before the amendment under this Ordinance.