

県道の構造の技術的基準等に関する条例（平成24年大分県条例第74号）
『第7条（路肩）』 の解説と運用（運用基準）

1 条例本文

※ゴシック体は、大分県独自基準。

（路肩）

第7条

2 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄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50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。

区 分			車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)	
第 一 種	第 二 級	普通道路	2.5	1.75
		小型道路	1.25	
	第三級及び 第四級	普通道路	1.75	1.25
		小型道路	1	
第 二 種		普通道路	1.25	
		小型道路	1	
第 三 種	第二級から 第四級まで	普通道路	0.75	0.5
		小型道路	0.5	
	第五級		0.5	

4 第2項の規定にかかわらず、歩道、自転車道、自転車歩行者道又は自転車通行帯を設置しない第3種及び第4種の道路であって、歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行を確保するために必要がある場合は、車道の左側に設ける路肩の幅員は1メートル以上とするものとする。

6 普通道路のトンネルの車道に接続する路肩（第3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つては1メートルまで、第一種第三級又は第四級の道路にあつては0.75メートルまで、第三種（第五級を除く。）の普通道路にあつては0.5メートルまで縮小することができる。

8 歩道、自転車道又は自転車歩行者道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。

2 運用基準の考え方

本運用基準は、「道路構造令の解説と運用（H27.6 社団法人日本道路協会発行）（以下、「令の解説と運用」という。）」の規定を基本としながら、条例第7条第4項に規定する内容を解説・補完することにより、適正な運用を図ることを目的とするものである。

路肩は、車道や歩道、自転車道または自転車歩行者道に接続して道路の主要構造部を保護する機能、故障車を本線車道から退避させ事故と交通の混乱を防止する機能、路上施設を設けるスペース等、さまざまな機能を有している。歩道等を有しない道路にあつては、歩行者・自転車の通行部分ともなる。

「令の解説と運用」の規定には、路肩幅員について確保すべき最小値が示されており、その最小値を画一的に採用する傾向がある。

大分県では、路肩の「歩行者・自転車の通行部分ともなる」機能に着目し、歩道等を有しない道路において、規定されている最小値よりも幅の広い路肩（幅広路肩）により、歩行者・自転車の通行空間を確保するため、条例第7条第4項を定めた。

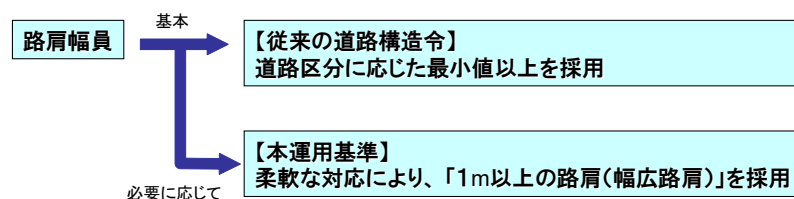


図-1 本検討における概念図

はばひろろかた
幅広路肩の採用を判断する数値基準として、根拠に基づく自転車や歩行者等の交通量を示すことは難しい。

はばひろろかた
したがって、本運用基準では、幅広路肩の採用を判断する数値基準は設定しないものの、はばひろろかた
幅広路肩の整備における考え方を提示するものとする。

3 はばひろろかた 幅広路肩の整備における考え方

地域の利用形態を踏まえながら、限られた予算の中で、効率的に計画を立て、事業を行う必要がある。

そのため、歩道等を有しない道路において、柔軟な対応による歩行者・自転車の安全確保が可能な「幅広路肩」の採用が考えられる。

ただし、本運用基準は、画一的に幅広路肩の採用を推奨するものではなく、地形の状況や土地利用、コスト等を考慮した上で、柔軟な対応による歩行者・自転車の通行空間を確保するため、幅広路肩の設置を検討するものとする。

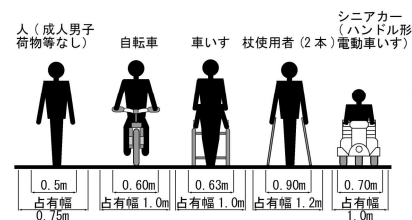
はばひろろかた
幅広路肩の採用を検討すべき箇所の代表事例として、以下の2事例を示す。

[1] 中学校・高校等の通学路としての利用がある箇所

[2] 同一地区の家屋や集落の位置関係や歩行者動線から、前後区間との連続性（ネットワーク）を勘案する必要がある箇所

はばひろろかた
なお、幅広路肩の幅員は、高齢者等の多様な利用者を想定し、自転車、シニアカー等の最低限の通行スペースとして1 m以上とする。

また、上記以外にも、歩行者・自転車の安全確保のため、必要な箇所には「幅広路肩」を採用する。



[1] 中学校・高校等の通学路としての利用がある箇所

法指定通学路は、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行令 第4条に基づき「児童又は幼児が小学校、若しくは幼稚園又は保育所に通うため1日につきおおむね40人以上通行する道路の区間」とされている。

中学生、高校生等の通学路は、法指定通学路に該当しないため、通学路として見落とされがちである。

そのため、中学生、高校生等の通学路にも配慮し、安全な通行空間を確保する必要がある。

[2]同一地区の家屋や集落の位置関係や歩行者動線から、前後区間との連続性（ネットワーク）を勘案する必要がある箇所

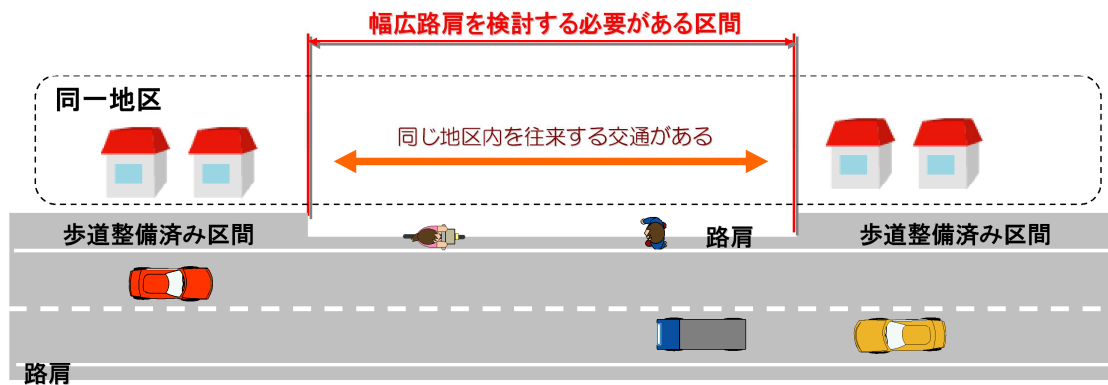
安全で使いやすく連続した通行空間を形成するためには、通行空間のネットワーク化を図ることが必要である。

例えば山間部で、通学生などの歩行者交通量は少ないが、同一地区内で集落間の行き来がある場合は、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を目的とした幅広路肩^{はばひろろかた}の採用について検討が必要であると考えられる。

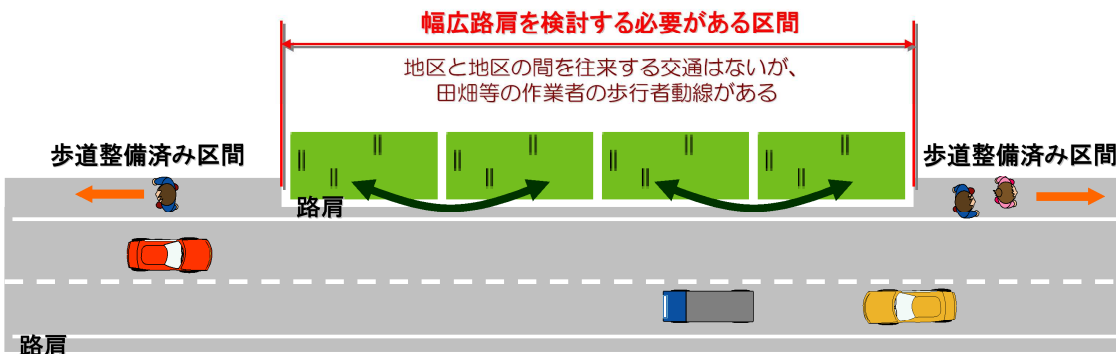
また、集落が近傍にない場合においても、田畑等の作業者の歩行者動線から安全な通行空間の確保が必要と考えられる箇所や、前後区間で通行空間が確保されているような箇所はあるが、対象区間が未整備となっている（中抜け）区間がある場合についても、幅広路肩^{はばひろろかた}の採用について検討を行う必要がある。

集落（人家連担部）や病院、福祉施設、公共施設（役場、公民館等）を結ぶネットワークについて連続性を意識し、途切れている箇所を抽出して、連続した通行機能を発現させ、安全・安心な通行を実現できるよう、ネットワークを確保していかなければならない。

①周辺に集落（人家連担部）や集落近傍地域がある場合



②歩行者動線・中抜け区間がある場合



4 路肩の縮小規定に対する考え方

平成31年4月施行の国の政令の改正に伴い、「自転車通行帯」に関する規定が新設された。これは、自転車と歩行者及び車両との接触事故を減少させていくため、自転車の通行空間の確保を推進することを目的としている。そのため、国土交通省からの事務文書※により、「自転車道、自転車通行帯又は自転車歩行者道を設けない道路においては、第8条第2項、第5項又は、第7項に基づく（第7項にあたっては、歩道を設ける場合に限られる）、路肩の幅員の縮小を行わないことを基本とする。」とされている。

本条項の運用に当たっては、自転車道、自転車通行帯又は自転車歩行者道（以下、「自転車道等」という。）の設置が必要な路線において、山岳地のように工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要することにより、自転車道等を設けない道路では、路肩の縮小を行わないことを基本とする。このため、自転車道等の必要性の有無について、各市町村の策定する自転車ネットワーク計画の策定状況や自転車、自動車の交通量など、対象路線の特性を十分に把握し、その要否を路線毎に検討した上で幅員構成を決定すること。

なお、自転車道等については、第8条の2（自転車通行帯）、第10条（自転車道）、第11条（自転車歩行者道）、第12条（歩道）の解説と運用に詳細を示すこととする。

※令和元年7月5日付け「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について」事務文書。本事務文書では道路構造令第8条「路肩」を示しており、「第8条第2項、第5項又は、第7項」とは、県条例における「第7条第2項、第6項又は第8項」と読み替えるものとする。

用語集

じてんしゃつうこうたい
自転車通行帯 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分。

どうろこうぞうれい
道路構造令 道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術基準並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県及び市町村道の構造の技術的基準を定めるに当たって参酌すべき一般的技術基準を定めた政令。

はばひろろかた
幅広路肩 道路構造令に規定されている路肩の最小値よりも幅の広い路肩。

ほうしていつうがくろ
法指定通学路 児童又は幼児が小学校、若しくは幼稚園又は保育所に通うため1日につきおおむね40人以上通行する道路の区間。

ろかた
路肩 道路の主要構造部の保護や車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道または自転車歩行者道に接続して設けられている部分。

(五十音順)

主な参考図書

1. 道路構造令の解説と運用（(社)日本道路協会、平成 27 年）
2. 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行令（昭和 41 年 4 月）