

道路の標準幅員に関する基準（案）について

昭和50年7月15日 都計発第40号 道企発
第51号

都市局都市計画課長・道路局企画課長から
北海道開発局建設部長・沖縄総合事務局建
設部長・各地方建設局道路部長・各都道府
県土木部長・九州市都市計画局長・九州市
建設局長あて通達

このたび、別紙の趣旨により「道路の標準幅員に関する基準（案）」を作成したので、長期計画の策定など新たに道路計画を立案する場合の参考として、道路構造令の範囲内で運用されたく通知する。

なお、貴管下市町村又は地方道路公社あて、上記趣旨を周知徹底方おとりはからい願いたい。

別紙

「道路の標準幅員に関する基準（案）」作成趣旨

「道路の標準幅員に関する基準（案）」（以下基準（案）という。）の作成の趣旨は次のとおりである。

- 1 道路幅員、横断面構成要素及びその幅員は道路構造令により道路の種類、道路の存する地域及び計画交通量に応じ定めることになっているが、従来これらの規定の適用にあたり、道路幅員、横断面構成要素及びその幅員が多様になるきらいがあったのでそれらの標準化を図ること。
- 2 「道路環境保全のための道路用地取得及び管理に関する基準」（建設省都計発第44号、建設省道政発第30号 昭和49年4月10日付都市局長、道路局長通達）により取得される部分（環境施設帯）と、道路幅員の関係の明確化を図ること。
- 3 沿道状況に応じたサービス水準の高い歩道、自転車道を設置することにより、歩行者、自転車利用者の交通安全の確保を図ること。
- 4 環境施設帯を設置しない道路にあっても沿道状況に応じて植樹帯を設置することにより、道路の緑化を図ること。

また、上記の趣旨により道路幅員の標準化を行ない、併せて可能な限り道路用地幅員を一定化することにより道路の維持管理の合理化、良好な都市景観の確保を図ることとした。なお、現行の道路構造令については、この基準（案）の方向に沿って近く改訂作業を始める予定である。

道路の標準幅員に関する基準（案）

1 適用の範囲

この基準（案）は道路構造令（昭和 45 年 10 月 29 日政令第 320 号）第 3 条に定める第 3 種及び第 4 種の道路のうち、一般国道、都道府県道及び幹線的な市町村道を新設又は改築する場合に適用する。ただし地域、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には、この基準（案）によらないことができるものとする。

（解説）

この基準（案）は道路構造令第 3 条に規定する第 3 種及び第 4 種のいわゆる一般道路のうち、一般国道、都道府県道及び幹線的な市町村道に適用し、同条に規定する第 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。

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 条による幹線街路をいう。

市町村道のうち、主として日常生活に必要ないわゆる足もと道路としての市町村道は、通常その幅員が狭く、かつ沿道周辺の条件により、個々に定めることが適切な場合が多いので、この基準（案）の適用の対象としないこととした。しかしながら、その適用を妨げるものではない。

ただし、トンネル、50m 以上の橋及び高架の道路、歩道等を本線から分離する道路又は地域、地形、その他の特別な理由によりやむをえない場合或いは都市計画決定済の道路で都市計画決定を変更して、この基準（案）によることが困難な場合等においては、この基準（案）によらないことができるものとした。なお都市計画決定済の道路の取扱いについては別添によるものとした。

2 用語の定義

この基準（案）において使用する用語は、道路構造令において使用する用語の例によるほか、以下の各号に定めるところによるものとする。

- (1) 環境施設帯 「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準（建設省都計発第44号、建設省道政発第30号 昭和49年4月10日付都市局長、道路局長通達）」（以下「道路環境保全に関する基準」という。）により取得される道路の部分を用いる。
- (2) 植樹帯 街路樹等を植えるために設けられる帯状の道路の部分を用いる。
- (3) 歩道等 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を用いる。
- (4) 道路幅員 中央帯、車道、路肩、植樹帯、歩道等及び環境施設帯（環境施設帯の中の路肩、植樹帯、歩道等の部分を除いた部分）の幅員を合計した幅員を用いる。
- (5) 側道 環境施設帯の中に設けられ、主として沿道へのサービスを目的とし、通過交通の用に供しない道路を用いる。

（解説）

(1) 環境施設帯

道路構造令においては環境施設帯の定義はなされていないが「道路環境保全に関する基準」によれば、路肩、歩道等、植樹帯、側道は環境施設帯に含まれるものである。

なお、停車帯は道路構造令第2条により車道の一部を構成するものであるから、環境施設帯には含まれない。

(2) 植樹帯

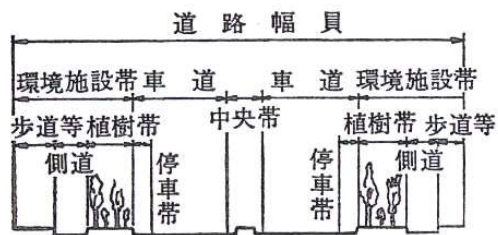
植樹帯は道路の緑化を積極的に進めていくうえから独立した道路の部分と定義したが、現行の道路構造令においては歩道等に含まれるものである。

また、環境施設帯が設けられる場合、植樹帯は同施設帯の一部となるものである。

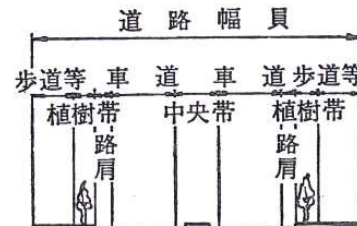
(3) 道路幅員

本文の括弧書きは、環境施設帯を設ける場合、路肩、植樹帯及び歩道等は環境施設帯に含まれるものであり、道路幅員の計算に際して、これらの幅員と環境施設帯の幅員が重複することのないようにしたものである。

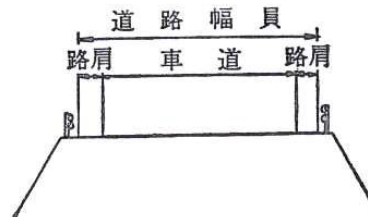
道路幅員と横断面構成要素との関係の例を示すと次の図の通りとなる。



環境施設帯を設ける場合の例



環境施設帯を設けない場合の例



3 道路の分類

この基準（案）を適用する道路は、次の3つに分類するものとする。

- (1) 主要幹線道路
- (2) 幹線道路
- (3) 補助幹線道路

（解説）

道路幅員、横断面構成要素及びその幅員は道路の分類に応じて設定されるべきものである。道路構造令においては道路の種類、道路の存する地域、地形及び計画交通量により道路の区分を行っているが、この基準（案）においては、道路がその網体系の中で果すべき機能に着目して、次の3つの分類を定めた。

- (1) 主要幹線道路

主として地方生活圏及び大都市圏内の骨格となるとともに、高速自動車国道を補完して生活圏相互を連絡する道路をいう。

- (2) 幹線道路

地方部にあつては、主として地方生活圏内の二次生活圏の骨格となるとともに、主要幹線道路を補完して、二次生活圏相互を連絡する道路をいう。

都市部にあつては、その骨格及び近隣住区の外郭となる道路をいう。

(3) 補助幹線道路

地方部にあつては、主として地方生活圏内の一次生活圏の骨格となるとともに幹線道路を補完し、一次生活圏相互を連絡する道路をいう。

都市部にあつては近隣住区内の幹線となる道路をいう。

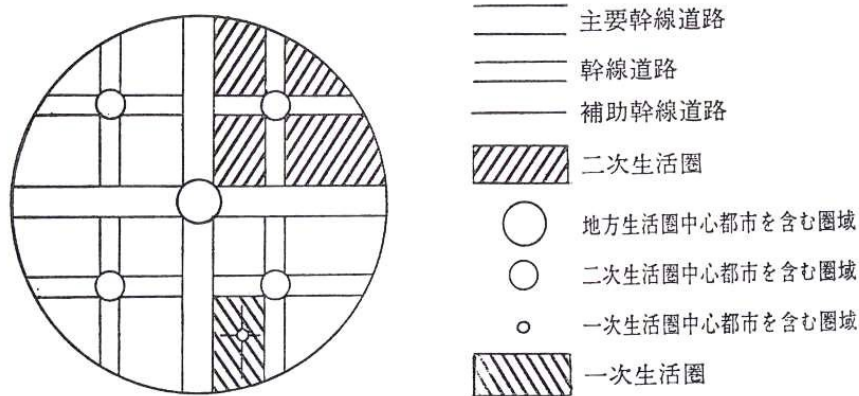
なお、ここで用いた地方生活圏、一次生活圏及び二次生活圏の用語は建設省地方生活圏構想（地域計画の主要課題 43 年 7 月）において使用する用語の例によるもので同構想によればこれらは以下のように定義されている。

地方生活圏……ある程度の大きさをもった都市を中心として、いくつかの二次生活圏から構成される地域をいう。

二次生活圏……大きな買物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校などかなり広範囲の利用圏をもつ都市を中心に一次生活圏をいくつかその中に含む地域をいう。

一次生活圏……役場、診療所、中学校などの基礎的な公共施設が集まっていて、それらのサービスが及ぶ地域をいう。

また、上記道路分類を概念図で示すと以下のようになり、主要幹線道路は地方生活圏の、幹線道路は二次生活圏の骨格を形成するものであり、これらの道路は、生活環境の保全をはかるため、可能な限り単位となる生活圏の分断をさけるように配置される。



なお、この基準（案）の道路分類と道路法上の道路の種類との対応は一律には行い難いが概念的には次のように考えられる。

道路種類 道路分類	一般国道	都 道 府 県 道		市 町 村 道 幹線的な市町 村道
		主要地方道	一般都道府県 道	
主 要 幹 線 道 路	◎	◎	○	
幹 線 道 路	○	◎	◎	○
補 助 幹 線 道 路		○	◎	◎

◎主たる対応

4 地域区分

地域は次の4つに区分するものとする。		
地域区分	沿道土地利用状況	
都市部	A 地域	都市部にあつて良好な住居環境を保全すべき地域
	B 地域	A 地域以外の都市部の地域
地方部	C 地域	地方部にあつて沿道に集落等があるか又は将来その形成が見込まれる地域
	D 地域	C 地域以外の地方部の地域

(解説)

「道路環境保全に関する基準」により沿道の生活環境の保全を図るため、良好な住居環境を保全すべき地域においては環境施設帯を設けることとなった。また、沿道の土地利用状況に応じて道路の緑化のため植樹帯の設置を積極的に推進する必要がある、さらに歩行者及び自転車利用者の安全確保を一層図るためにも道路幅員構成の充実が必要である。このような観点から道路の幅員構成は道路の機能分類に加え、沿道の土地利用面からも検討されるべきである。従つてこの基準(案)では沿道の地域区分を都市部及び地方部について沿道の土地利用からそれぞれ2つに区分した。

(1) A 地域

A 地域とは都市部にあつて第一種住居専用地域、第二種住居専用地域及び住宅の立地状況、その他土地利用の実情を勘案し、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いう。

(2) B 地域

B 地域とは都市部にあつて「A 地域」以外の地域をいう。

(3) C 地域

C 地域とは地方部にあつて、沿道の集落等からの歩行者、自転車交通の発生が見込まれる地域をいう。一般には沿道近傍に集落等が形成される地域をいうが集落等の形成がなくても、家屋等が点在し、歩行者、自転車交通の発生がある程度見込まれる地域であ

ればC地域を適用するものとする。

(4) D地域

D地域とは地方部にあつて「C地域」以外の地域をいう。一般的には山地部等で歩行者、自転車利用者が極めて少ない地域をいう。

5 道路幅員

道路幅員は道路分類、地域区分に応じて次の表に掲げる値を標準とする。ただし、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にはこの限りではない。

(単位 メートル)

地域区分 道路分類	都 市 部		地 方 部	
	A 地域	B 地域	C 地域	D 地域
主要幹線道路	50 又は 40	40 又は 30	25 又は 16	20 又は 10 (12)
幹線道路	40、30、25 又は 20	30、25 又は 20		9(11)
補助幹線道路	16	16	12	8(10)

() 歩道等を設置する場合

(解説)

この基準(案)は一般的条件における道路の幅員を定めたものである。地域、地形条件により、これによることが適切でない場合とは例えば次のような場合が考えられる。

- (1) 積雪寒冷地における除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
- (4) 都市部 B 地域で、市街化の規模が著しくない等の理由により、C 地域の規格を適用した方が適切な場合
- (5) 山地部等で登坂車線が必要な場合
- (6) 多車線道路を計画する必要がある場合
- (7) D 地域の補助幹線道路のうち、急峻な山岳部等で将来とも極めて交通量が少ないと予測される場合

6 横断面構成要素

(1) 横断面構成要素（車線及び中央帯を除く。）は、道路の分類、地域の区分に応じ、原則として次のとおりとする。

地域区分 道路分類	都 市 部		地 方 部	
	A 地 域	B 地 域	C 地 域	D 地 域
主要幹線道路	環〔歩、植、(側)〕及び停	歩、植及び停	歩及び路、(植)	路、(歩)
幹線道路	歩及び植、(停)又は環〔歩、植、(側)〕及び停	歩及び植、(停)	歩及び路、(植)	路、(歩)
補助幹線道路	歩及び停、(植)	歩及び停、(植)	歩及び路、(植)	路、(歩)

注 1 〔 〕内は環境施設帯に設ける構成要素

2 ()内は必要に応じ設ける構成要素

3 上表中の文字の意味は次のとおりである。

歩；歩道等 停；停車帯 路；路肩

環；環境施設帯 植；植樹帯 側；側道

(2) 車線の数

車線の数は道路分類及び地域区分に応じ原則として次表のとおりとする。

地域区分 道路分類	都 市 部		地 方 部	
	A 地 域	B 地 域	C 地 域	D 地 域
主要幹線道路	6又は4車線		4又は2車線	
幹線道路	4又は2車線		2車線	
幹線道路	2車線			

(3) 中央帯

車線の数が4以上の道路には原則として中央帯を設けるものとする。

(4) 横断面構成要素の幅員

横断面構成要素の幅員は、次の「標準横断面構成図」に示す値を標準とする。ただし、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には、この限りではない。

(解説)

横断面構成要素及びその幅員については、一般的条件のものについて標準を定めたが、

地域、地形の状況等により、この基準（案）をそのまま適用することが適切でない場合が考えられる。このような場合には、この基準（案）にかかわらず各要素の幅員及びその組合せ等を変えるものとするがその場合でも道路幅員については原則としてこの基準（案）に準拠して設定するものとする。

(1) 歩道等及び植樹帯

A、B及びC地域は相当の歩行者、自転車利用者が見込まれる地域であるので歩道等を設けることとした。D地域は沿道に集落等がない地域であるので、一般に歩道等は設けないこととした。しかしながら、場所によって通学等のため歩行者、自転車利用者があ
る場合には、必要に応じ当該区間において部分的に歩道等を設けることができるものとした。

また、道路の緑化を進めるため、都市部の主要幹線道路及び幹線道路には植樹帯を設けることとし、都市部の補助幹線道路及びC地域における道路には必要に応じ植樹帯を設けることとした。

歩道等と植樹帯を合わせた幅員は、都市部においては、3.5m、地方部においては、2.5m以上を確保するものとし、都市部の主要幹線道路及び幹線道路では、4.5～5.0mを標準とした。

(2) 停車帯

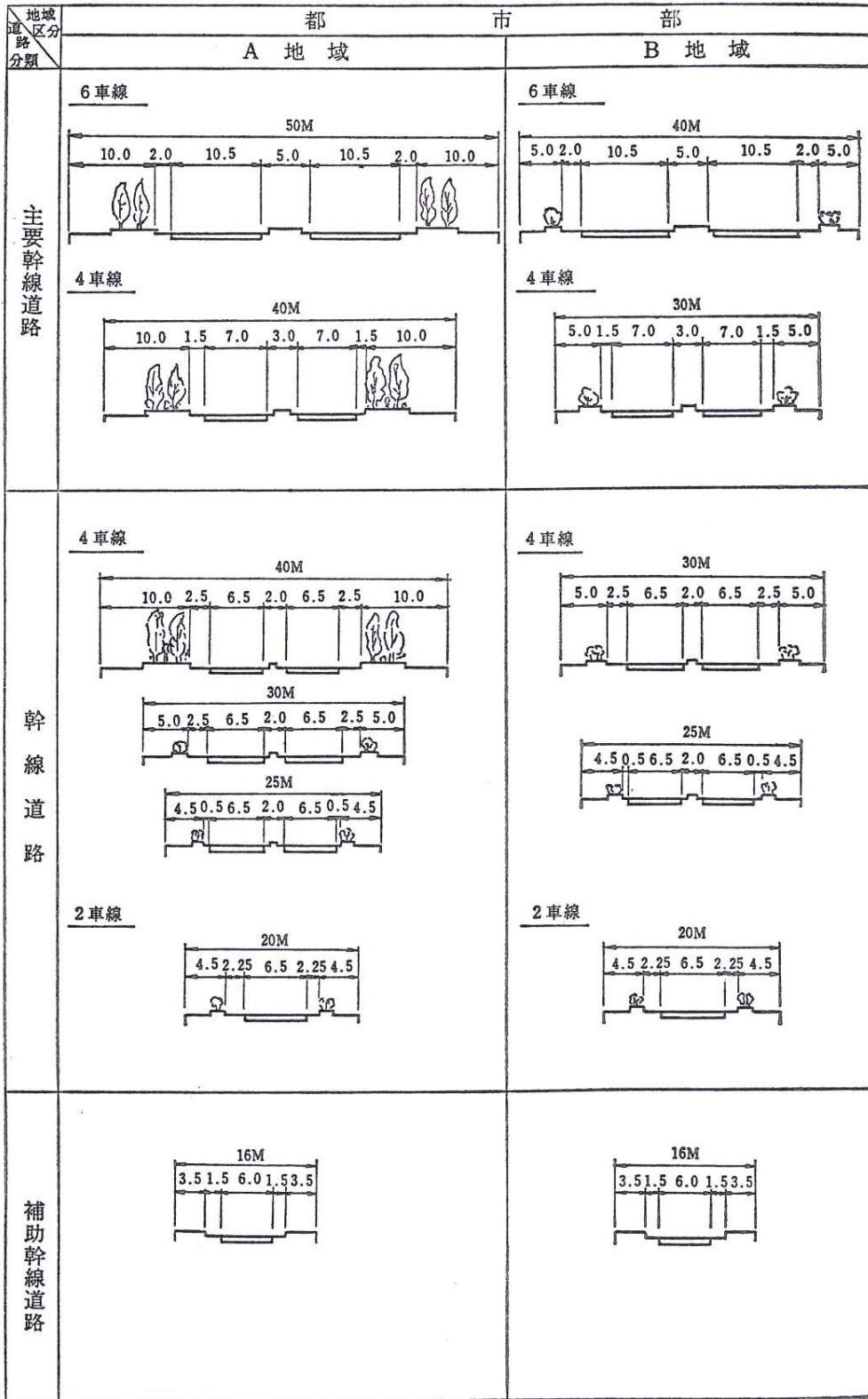
都市部の道路には停車による交通障害を軽減するため、原則として停車帯を設置することとした。ただし、幹線道路で4車線の道路において、計画交通量が少なく、停車による交通障害が比較的少ないと考えられる場合には、停車帯を設置しなくてもよいこととした。

停車帯の幅員は主要幹線道路にあつては通過交通が多く停車機会が比較的少ないこと、補助幹線道路にあつては停車機会は増すが一般に大型車の場合が少ないと考えられること及び道路幅員との関連を考慮して、1.5mを標準とした。幹線道路に停車帯を設置する場合には、大型車の割合も比較的多いので交通障害を軽減するため、その幅員は2.25～2.50mを標準とした。なお停車需要を勘案して停車帯の幅員の一部を植樹帯、歩道等として利用することも許されるが、この場合は必要に応じて非常駐車帯の設置を考慮するものとする。

(3) 環境施設帯

主要幹線道路には通過交通が多く、従つて、A地域における主要幹線道路には良好な生活環境を保全するため環境施設帯を設けることとした。

図-1 標準横断構成図



地 方 部	
C 地 域	D 地 域
<p>4車線</p> <p>25M</p> <p>3.0 1.5 7.0 2.0 7.0 1.5 3.0</p> <p>2車線</p> <p>16M</p> <p>3.0 1.5 7.0 1.5 3.0</p>	<p>4車線</p> <p>20M</p> <p>2.0 7.0 2.0 7.0 2.0</p> <p>2車線</p> <p>10M</p> <p>1.5 7.0 1.5</p> <p>歩道等設置 の場合</p> <p>12M</p> <p>1.5 7.0 1.0 2.5</p>
<p>14M</p> <p>3.0 0.75 6.5 0.75 3.0</p> <p>片側歩道の場合</p> <p>14M</p> <p>1.25 6.5 0.75 5.5</p>	<p>9M</p> <p>1.25 6.5 1.25</p> <p>歩道等設置の場合</p> <p>11M</p> <p>1.25 6.5 0.75 2.5</p>
<p>12M</p> <p>2.5 0.5 6.0 0.5 2.5</p> <p>片側歩道の場合</p> <p>12M</p> <p>1.0 6.0 0.5 4.5</p>	<p>8M</p> <p>1.0 6.0 1.0</p> <p>歩道等設置の場合</p> <p>10M</p> <p>1.0 6.0 0.5 2.5</p>

また、A 地域における幹線道路で 4 車線のものについては必要に応じ環境施設帯を設置するものとする。

(4) 側道

環境施設帯の中に遮音壁、植樹帯等の施設を設置することにより、沿道から本線へのアクセスが制限される場合には、必要に応じ沿道へのサービスのための側道を設置するものとする。

(5) 路肩

停車帯を設けない道路においては、全てに路肩を設けることとした。

なお、いわゆる保護路肩はこういう路肩には含まれないものである。従って保護路肩は必要に応じ別途設けるものとする。

(6) 車線

この基準（案）においては道路分類、地域区分により車線の数を設定した。ただし、交通計画、都市計画等の理由からこれ以外の車線の数が必要となることもありうる。このような場合には、この基準（案）の規定にかかわらず必要な車線数を確保するものとする。ただし、道路幅員及び各構成要素の幅員は、この基準（案）の趣旨にそって設定するのが望ましい。

車線の幅員は計画交通量と同時に道路の機能に応じて決めるのが合理的であり、同一分類の道路については地域の区分にかかわらず一定とし、次の表に示す値を標準とした。

道 路 分 類	車 線 幅 員
主 要 幹 線 道 路	3.50m
幹 線 道 路	3.25m
補 助 幹 線 道 路	3.00m

ただし、道路構造令との関連においてこの基準（案）を適用することができない場合、例えば、

- i) 地方部の主要幹線道路または幹線道路で 3 種 3 級の規格を適用しなければならない場合
- ii) 地方部の補助幹線道路で 3 種 4 級の規格を適用しなければならない場合
- iii) 都市部の幹線道路で 4 種 2 級の規格を適用しなければならない場合

等においてはこの値によらないことができるものとする。ただし、道路幅員については原則としてこの基準（案）に準拠して設定するものとする。

(7) 中央帯

安全かつ円滑な交通の確保を図るため、4車線以上の道路には中央帯を設けることとし、その幅員は2mを標準とした。

ただし、都市部における主要幹線道路にあつては、道路の景観等の向上を図るため、中央帯の幅員は3m（6車線の道路にあつては5m）を標準とした。

7 道路用地幅員

道路用地幅員については、将来の沿道の土地利用を考慮し、地形の状況に応じ可能な限り一定化を図るものとする。

（解説）

道路は交通施設としての機能のほか、空間としての重要な機能を有している。特に、都市部においては沿道利用を前提としており、道路用地界が建築線となるところが多い。従つて建築線を統一し、都市景観を良好に保つため、道路用地幅員を一定化することが望ましい。また、道路用地幅員の一定化は道路の維持管理の合理化を図るためにも有効なものである。

然しながら、道路整備が都市の市街化に先行し、路面と沿道の民地面との間に高低差が存し、切土、盛土に伴う法面が設けられることなどのため道路幅員が一定であっても道路用地幅員が不規則となる場合が生じている。

このため主として都市部においては将来の沿道の土地利用を考慮して、地形の状況に応じて道路幅員の標準化を図ることと併せ、道路用地幅員を可能な限り、道路幅員に一致させる等の方策により、道路用地幅員の一定化を図るものとする。

また、地方部の道路においても、これらの趣旨に沿つて、必要に応じ道路用地幅員の一定化を図ることが望ましい。

別添

都市計画における取扱いについて

都市計画において既決定の道路については、この基準（案）によらないことができるが、この基準（案）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、道路幅員および横断面構成を次の手続により検討するものとする。

- (1) 既決定の道路がこの基準（案）による標準幅員以下の場合、標準幅員まで拡幅することを検討するが、この場合拡幅が困難であり、かつこの基準（案）による幅員と同等の機能を果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行する。
- (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、少なくとも最小幅員まで拡幅して施行する。
- (3) 上記(2)の場合において拡幅して施行することが困難なときには、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やむを得ないものとして既計画通りで施行する。
- (4) 主要幹線道路、この基準（案）で定められていない多車線道路、駅前通り等の車線数が道路幅員決定の根拠とならない道路、およ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ケースバイケースで処理する。

この基準（案）による標準幅員と縮小幅員との関係

道路の分類	幹線道路			補助幹線道路
	4+停車帯	4	2+停車帯	
車線数	4+停車帯	4	2+停車帯	2+停車帯
標準幅員	30m	25m	20m	16m
縮小幅員	27m	22m	16m	12m