

# 山梨県道の道路構造基準に関する条例(仮称)及び山梨県道の道路標識に関する条例(仮称)の制定について

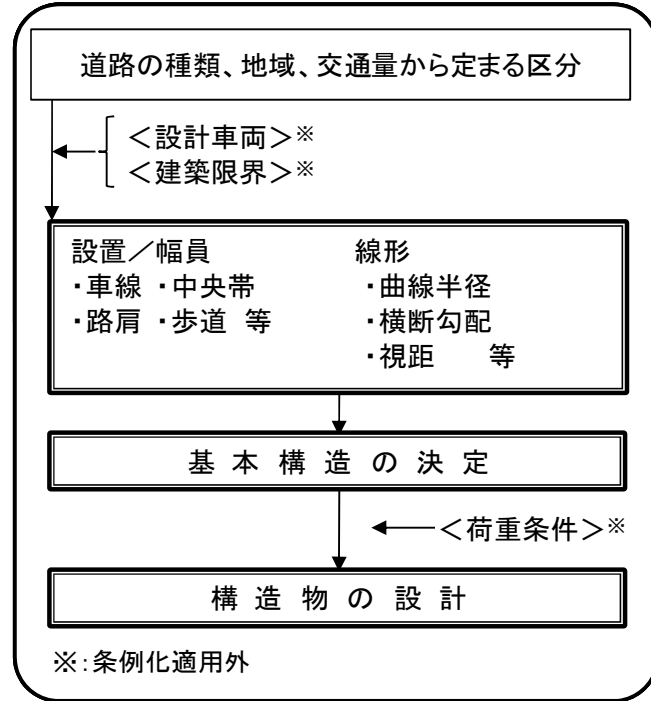
## 1 条例化する対象

根拠法令	対象	基準省令(政令、府令)
道路法	道路構造	道路構造令 (昭和45年 政令第320号)
	道路標識	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 (昭和35年 総理府・建設省令第3号)

## 2. 現行基準の概要

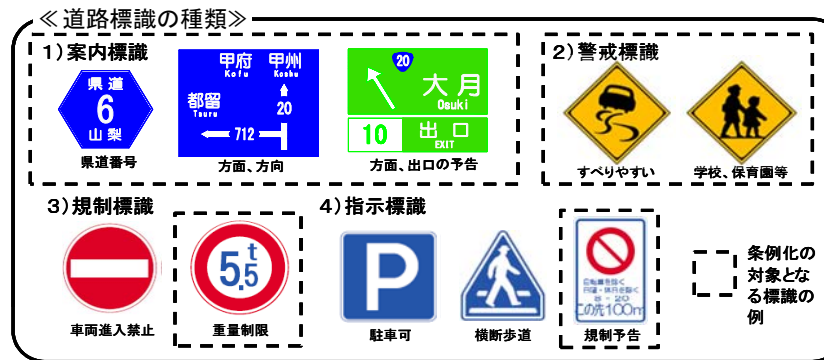
### 《道路構造令》

道路法第30条の規定に基づき、道路を新設し、又は改築する場合における道路の一般的技術基準を規定した政令。



### 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令《標識令》

道路法第45条の規定に基づき、道路標識等の視認性・判読性を確保するため、道路標識の種類、様式及び設置場所等を規定した省令。



## 3. 県が定める基準の考え方

### ○景観との調和

橋梁や舗装・防護柵などの色彩や植樹の有無・樹種選定等については、歴史・文化等の地域の特性を考慮するなど景観との調和を図り、本県の美しい県土づくりガイドラインに基づく考えに沿った基準にすることを目的とした。また、標識については、特に必要とする場合において、標識の寸法や文字サイズの縮小を可能とし、周辺の景観等との調和を図ることを目的とした。

### ○エネルギーの効率化

低電力化が図られるよう、新たに光源の選定についての記載を加え、エネルギーを低減することを目的とした。

### ○歩行者や自転車の円滑な移動を考慮

歩行者や自転車の通行に際し、歩道や自歩道の連続性を確保することや路肩幅の設定の際には、歩行者や自転車の路肩通行を考慮することなどを記載して、人に優しく円滑な移動が可能となることを目的とした。

### ○道路空間の効率的な運用

本県の地形や道路状況、利用実態に基づき、現道路構造令の条文ただし書き部の具体的な例示や基準数値の見直しなどを行うことで、地域の実情に合った道路構造が可能となり、道路空間の効率的な運用や改築の小規模化、事業費の縮減及びスピーディーな事業完成が図られることを目的とした。

## 4. 山梨県独自基準(案)

### 〔車線の数〕

交通量の少ない場合に限り、2車線 → 1.5車線とする。  
計画交通量が設計基準交通量を超える場合であっても、十分な幅の側方余裕を確保することで設計基準交通量を増やし、2車線整備も可能とする。

### 〔路肩の幅員〕

歩行者及び自転車の円滑な移動を考慮する。

### 〔停車帯幅員〕

大型車の交通量や沿道の商用施設状況等を勘案し、1.5mまで縮小できるとする。

### 〔歩道の幅員・構造〕

歩行者の交通量や既設の歩道の連続性等を勘案し、やむを得ない場合は1.5mまで縮小できるとする。  
狭あい道路との交差箇所は原則として切り下げ構造とし、連続的に整備する。

### 〔植樹帯〕

地域の特性や眺望への影響等を考慮する。

### 〔拡幅・緩和区間の省略、付加車線を設ける場合の直進車線幅員の縮小〕

都市部に限らず山間部についても採用を可能とする。

### 〔登坂車線の幅員〕

第3種第4級の登坂車線の幅員 3m→2.75mまで縮小可能とする。

### 〔舗装構造〕

排水性舗装 → 多様な舗装構造の採用を可能とする。

### 〔横断勾配〕

歩道・自転車道等の横断勾配2% → 1%以下とする。

### 〔待避所〕

交通量や地形状況を勘案し、やむを得ない場合は待避所の相互間距離・長さ・幅員について、柔軟な対応を可能とする。

### 〔交通安全施設〕

照明施設に使用する光源は省エネ型ランプとする。  
防護柵や標識等は、周辺の環境との調和に配慮する。

### 〔自動車駐車場、防雪施設等、橋、高架橋の構造・形状・色彩〕

沿道の土地利用状況や周辺の景観との調和に配慮する。

### 〔標識の寸法、文字のサイズ〕

特に必要な場合に、道路標識の寸法及び文字サイズの縮小を可能とすることで、景観との調和に配慮する。

\*独自基準以外のものは参酌すべき基準をそのまま採用しています。HPトップから省令を参照して下さい。

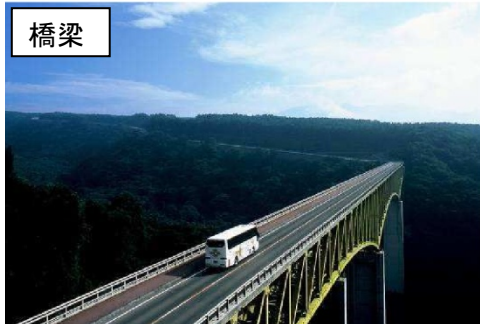
# 山梨県道の道路構造基準に関する条例（仮称） 山梨県道の道路標識に関する条例（仮称）の解説

## 1. 景観との調和（道路構造令及び標識令の条例化）

■目的：橋梁や舗装・防護柵などの色彩や植樹の有無・樹種選定等については、景観との調和を図り、本県の美しい県土づくりガイドラインに基づく考えに沿った基準にすること（道路構造令）。特に必要とする場合において、標識の寸法や文字サイズの縮小を可能とし、周辺の景観等との調和を図ること（標識令）。

◇該当する条文→（道路構造令）第11条の4-植樹帯、第23条-舗装、第31条-交通安全施設等 等  
（標識令）第3条-様式の別表第2(2)寸法及び(5)文字の大きさ

【解説】 ◎景観との調和を図った事例



八ヶ岳高原大橋 県道・北杜八ヶ岳公園線  
照明を高欄埋め込みにし、道路からの眺望景観を確保するとともに、周辺からの視対象としても景観に配慮した。



歴史的景観保護地域（甲州市勝沼町の寺町）や国立公園内（富士河口湖町精進湖周辺）などにおいて、周辺と違和感のない色彩の選択や地域の特性に合った材料の使用など、周辺の景観との調和に配慮した。



現行



縮小後

必要な場合において、景観を阻害しないよう標識の小型化を図る。

## 2. エネルギーの効率化（道路構造令の条例化）

■目的：低電力化が図られるよう、新たに光源の選定についての記載を加え、エネルギーを低減すること。

◇該当する条文→（道路構造令）第31条-交通安全施設等

【解説】

◎道路照明施設（光源）について

→道路照明施設に使用する光源は、原則として省エネ型ランプ（LED ランプ）を導入する。

県内のLED 整備事例：

甲府市千秋橋東詰・西詰交差点照明

ハライドランプ→LEDランプ

290W/灯 144W/灯



LED化することで電気使用量の低減を図る。



灯具参考写真

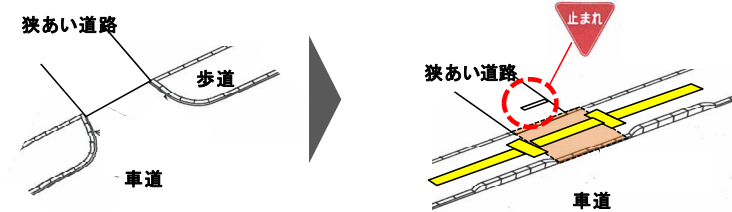
## 3. 歩行者や自転車の円滑な移動を考慮（道路構造令の条例化）

■目的：歩行者や自転車の通行に際し、歩道や自歩道の連続性を確保することや路肩幅の設定の際には、歩行者や自転車の路肩通行を考慮することなどを記載して、人に優しく円滑な移動が可能となること。

◇該当する条文→（道路構造令）第8条-路肩、第11条-歩道、第24条-横断勾配

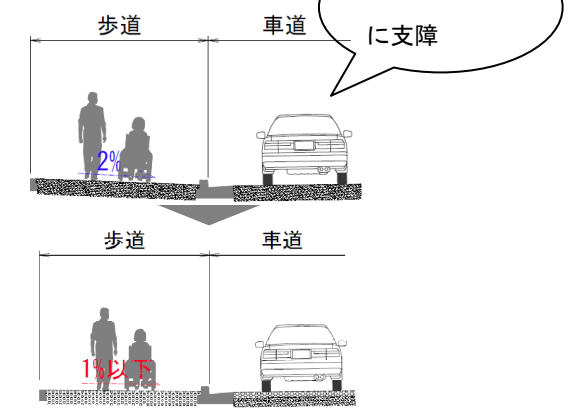
【解説】

◎狭あい道路との交差点について



→原則として狭あい道路と交差する場合は切り下げ構造とし、歩道の連続性を確保して歩行者の円滑な移動に配慮する。

◎横断勾配について



→横断勾配の基準を2%から1%以下に緩和し、車いすの円滑な移動に配慮する。

## 4. 道路空間の効率的な運用（道路構造令の条例化）

■目的：本県の地形や道路状況、利用実態に基づき、現道路構造令の条文ただし書き部の具体的な例示や基準数値の見直しなどを行うことで、地域の実情に合った道路構造が可能となり、道路空間の効率的な運用や改築の小規模化、事業費の縮減及びスピーディーな事業完成が図られること。

◇該当する条文→（道路構造令）第3条-道路の区分、第5条-設計基準交通量、第9条-停車帯、第17条-曲線部の車線等の拡幅、第18条-緩和区間、第21条-登坂車線、第30条-待避所 等

【解説】

設計基準交通量について

→新山梨環状道路北部区間が完成した場合、山の手通りの交通量は約1万台/日になると予測しており、本来4車線必要であるが、図のように側方余裕を確保することで2車線でも可能となり、自転車専用通行帯を新たに付加することも可能となる。

※設計基準交通量とは、道路の車線数の決定の基準となる交通量。

