

## 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74号）

### 『第42条（小区間改築の場合の特例）』[道路構造令第38条]

#### の解説と運用（運用基準）

## 1 条例本文

（小区間改築の場合の特例）

第42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4条、第5条第4項から第6項まで、第6条、第8条、第8条の2第3項、第9条、第10条第3項、第11条第2項及び第3項、第12条第3項及び第4項、第14条第2項及び第3項、第17条から第24条まで、第25条第3項並びに第27条の規定による基準に適合していないためこれらの規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

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、当該道路の状況等からみて第4条、第5条第4項から第6項まで、第6条、第7条第2項、第8条、第8条の2第3項、第9条、第10条第3項、第11条第2項及び第3項、第12条第3項及び第4項、第14条第2項及び第3項、第21条第1項、第23条第2項、第25条第3項、次条第1項及び第2項並びに第44条第1項の規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

(1) 第1項は幅員が狭い区間、線形が悪い区間など、道路の交通の隘路となっている小区間を応急的に改築する場合において、これに隣接する他の区間が、未改良または条例の特定の基準に適合していないときは、条例に規定する構造基準の一部の規定の適用を緩和することができる特例を規定したものである。本条の特例が適用されるためには、次に掲げる要件に該当していることが必要である。

- a. 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であること。現実に道路の交通の円滑または交通の安全上著しい支障となっている小区間の道路がある場合において、この小区間の道路の構造のうち、その主なものを取りあえず改善するために、暫定措置として改築を行う場合である。
- b. 改築を行う小区間に隣接する他の区間の道路の構造が条例の特定の基準に適合していないためこれらの構造基準をそのまま適用することが適当でないと認められる場合であること。

特定の基準とは次のものである。

車線等(第4条)、車線の分離等(第5条第4項、第5項、第6項)、副道(第6条)、停車帯(第8条)、自転車通行帯(第8条の2第3項)、軌道敷(第9条)、自転車道(第10条第3項)、自転車歩行者道(第11条第2項、第3項)、歩道(第12条第3項、第4項)、植樹帯(第14条第2項、第3項)、曲線半径(第17条)、曲線部の片勾配(第18条)、曲線部の車線等の拡幅(第19条)、緩和区間(第20条)、視距等(第21条)、縦断勾配(第22条)、登坂車線(第23条)、縦断曲線(第24条)、舗装(第25条第3項)および合成勾配(第27条)(表-1)。

なお、たとえ a. に適合していても、改築する小区間に隣接する他の区間の道路の構造が条例どおり改良されている場合においては、本条の特例は適用されず、条例の当該基準が適用されるものである。また本条の特例によって改築する場合であっても、当該小区間の道路の構造は、これに隣接している他の区間の道路が一般交通に果たしている効用と同等程度以上の効用を発揮しうる構造とすべきである。

表-1 規定適用を緩和することが出来る構造基準

条	項	項目	内容
第4条 [第5条]		車線等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車線の構成</li> <li>・車線数の設定</li> <li>・車線の幅員</li> <li>・第3種第5級または第4種第4級の普通道路の車道の幅員</li> </ul>
第5条 [第6条]	第4項	車線の分離等	・中央帯の幅員
	第5項		・中央帯に設ける側帯設置基準
	第6項		・中央帯に設ける側帯の幅員
第6条 [第7条]		副道	・副道の設置基準、副道の幅員
第8条 [第9条]		停車帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停車帯の設置基準</li> <li>・停車帯の幅員</li> </ul>
第8条の2 [第9条の2]	第3項	自転車通行帯	・自転車通行帯の幅員
第9条 [第9条の3]		軌道敷	・軌道敷の幅員
第10条 [第10条]	第3項	自転車道	・自転車道の幅員
第11条 [第10条の2]	第2項	自転車歩行者道	・自転車歩行者道の幅員
	第3項		・横断歩道橋等又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員
第12条 [第11条]	第3項	歩道	・歩道の幅員
	第4項		・横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員
第14条 [第11条の4]	第2項	植樹帯	・植樹帯の幅員
	第3項		・「都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間」、「相当数の住居が集合し、又は集合することが確実に見込まれる地域を通過する幹線道路の区間」に設ける植樹帯の幅員
第17条 [第15条]		曲線半径	・設計速度に応じた最小曲線半径の値
第18条 [第16条]		曲線部の片勾配	・曲線部の最大片勾配の値
第19条 [第17条]		曲線部の車線等の拡幅	・曲線半径に応じた車線当たりの拡幅量
第20条 [第18条]		緩和区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緩和区間の設置基準</li> <li>・片勾配、拡幅のすりつけ基準</li> <li>・緩和区間の長さ</li> </ul>
第21条 [第19条]		視距等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計速度に応じた視距の値</li> <li>・追い越し区間の設置基準</li> </ul>
第22条 [第20条]		縦断勾配	・設計速度に応じた縦断勾配の最大値
第23条		登坂車線	・登坂車線の設置基準

[第21条]			・登坂車線の幅員
第24条 [第22条]		縦断曲線	・縦断曲線の設置基準 ・縦断曲線半径の最小値 ・縦断曲線の長さ
第25条 [第23条]	第3項	舗装	・第4種の道路(トンネルを除く)の舗装の構造
第27条 [第25条]		合成勾配	・設計速度に応じた合成勾配の値

※ [ ] 内は道路構造令の条数である。

(2) 第2項は歩道等が未整備である区間、十分な視距が確保されていない区間など道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間を応急的に改築する場合に、その事業の緊急性にかんがみ、条例に規定する構造基準の一部の規定の適用を緩和することができる特例を規定したものである。

緩和する基準は次のとおりである。

車線等(第4条)、車線の分離等(第5条第4項、第5項、第6項)、副道(第6条)、路肩(第7条第2項)、停車帯(第8条)、自転車通行帯(第8条の2第3項)、軌道敷(第9条)、自転車道(第10条第3項)、自転車歩行者道(第11条の2第2項、第3項)、歩道(第12条第3項、第4項)、植樹帯(第14条第2項、第3項)、視距等(第21条第1項)、登坂車線(第23条第2項)、舗装(第25条第3項)、自転車専用道路および自転車歩行者専用道路(第43条第1項、第2項)および歩行者専用道路(第44条第1項)(表-2)。

なお、この規定を適用する場合でも、可能な限り望ましい値を確保し、道路利用者の通行の快適性を損なわないように努めるべきであることは言うまでもない。

表-2 規定適用を緩和することが出来る構造基準

条	項	項目	内容
第4条 [第5条]		車線等	・車線の構成 ・車線数の設定 ・車線の幅員 ・第3種第5級または第4種第4級の普通道路の車道の幅員
第5条 [第6条]	第4項	車線の分離等	・中央帯の幅員
	第5項		・中央帯に設ける側帯設置基準
	第6項		・中央帯に設ける側帯の幅員
第6条 [第7条]		副道	・副道の設置基準、副道の幅員
第7条 [第8条]	第2項	路肩	・車道の左側に設ける路肩の幅員
第8条 [第9条]		停車帯	・停車帯の設置基準 ・停車帯の幅員
第8条の2 [第9条の2]	第3項	自転車通行帯	・自転車通行帯の幅員
第9条 [第9条の3]		軌道敷	・軌道敷の幅員
第10条 [第10条]	第3項	自転車道	・自転車道の幅員
第11条 [第10条の2]	第2項	自転車歩行者道	・自転車歩行者道の幅員
	第3項		・横断歩道橋等又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員
第12条 [第11条]	第3項	歩道	・歩道の幅員
	第4項		・横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員

第14条 [第11条の4]	第2項 第3項	植樹帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・植樹帯の幅員</li> <li>・「都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間」、「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」に設ける植樹帯の幅員</li> </ul>
第21条 [第19条]	第1項	視距等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計速度に応じた視距の値</li> </ul>
第23条 [第21条]	第2項	登坂車線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・登坂車線の幅員</li> </ul>
第25条 [第23条]	第3項	舗装	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第4種の道路(トンネルを除く)の舗装の構造</li> </ul>
第43条 [第39条]	第1項	自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の幅員</li> </ul>
	第2項		<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の側方余裕の幅員</li> </ul>
第44条 [第40条]	第1項	歩行者専用道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者専用道路の幅員</li> </ul>

※ [ ] 内は道路構造令の条数である。

## 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42条に規定する内容についての考え方や事例を示すことにより、具体的な計画策定における判断の一助とするものである。

これまで、道路改築を行うことで、道路利用者の安全性や利便性を確保し、地域社会の発展に寄与してきた。しかし、事業着手から整備効果の発現まで膨大な事業費と時間を必要とする場合もあるため、即効性のある効果が見込める場合には、小区間改築の場合の特例を適用し、効果の早期発現を図ることが有効である。

小区間改築の場合の特例の適用について、「令の解説と運用」では包括的に多くの条文が適用除外となる規定が設けられている。

しかし、それが周知されていない事が問題であるため、ここでは、具体的な運用方法として事例集を示し、担当者の判断の一助とする。

### 3 事例集

#### (1) 運用事例1 (道路構造条例第42条第1項)

右折レーンが無いことが、道路の交通の隘路となっていることから、第1項を適用して規定の右折車線幅員を緩和し、右折車線相当の幅員を確保した事例

規定適用を緩和した構造基準：第4条 車線等

#### 1) 整備の目的

短期間に効果が発揮できる渋滞対策を行い、効果の早期発現を図る。

#### 2) 想定される効果

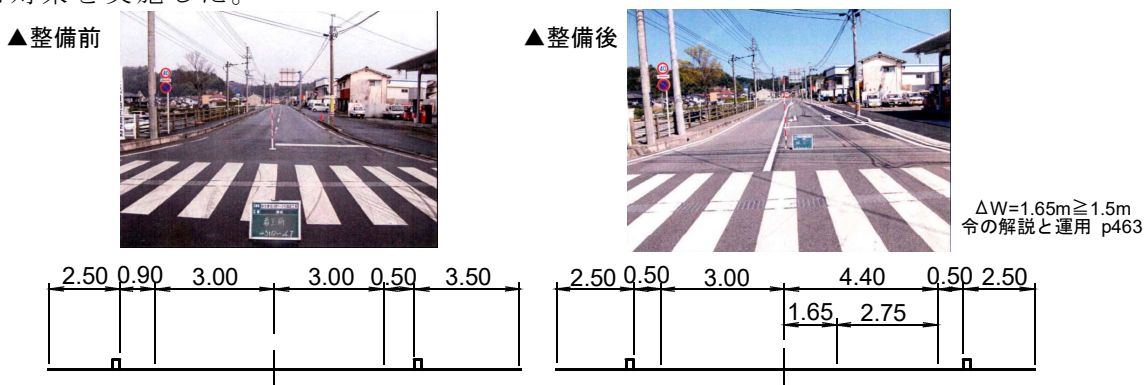
- ① 渋滞の解消・緩和及び円滑な交通の確保
- ② 追突事故の減少

#### 3) 適用の考え方

右折車線が無いことが道路の著しい支障となっている交差点の改良手法として、右折車線の設置が挙げられる。しかし、道路構造条例の基準による道路整備行くと、隣接用地の確保に多大な時間と費用を要し、対策が迅速に出来ないため、条例第42条第1項の特例を適用し、応急処置として、小区間の道路の構造のうち、その主なものを応急的に改善するために、一部の規定の適用を緩和し、改築を行う考え方である。

#### 4) 適用事例

右折車線が未設置で右折車両による渋滞が生じている交差点の改築では、基本的に右折車線の設置を行う。しかし、隣接用地の確保が困難であったため、渋滞解消の暫定措置として、前後の交差点に右折車線が無いことを確認し、車道幅員を縮小（あわせて歩道、路肩幅員を縮小）することで右折車線相当の幅員を確保し、即効性のある渋滞対策を実施した。



【大分県内の事例 日田玖珠線 (日田市城町)】

類似事例として、運用事例4を紹介している。

運用事例4は、右(左)折レーンが無いことが渋滞の要因となっており、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっていることから、第2項を適用して、複合レーン化(右(左)折車線相当の幅員を確保)した交差点小規模改良の事例である。

(2) 運用事例2（道路構造条例第42条第1項）

幅員狭小が道路の交通の隘路となっていることから、第2項を適用して曲線半径、縦断勾配の規定を緩和し、現道拡幅した事例

規定適用を緩和した構造基準：第17条 曲線半径、第22条 縦断勾配

1) 整備の目的

幅員狭小区間を拡幅し、通行車両の安全性を確保及び、効果の早期発現を図る。

2) 想定される効果

- ①安全で円滑な交通の確保
- ②交通事故の減少

3) 適用の考え方

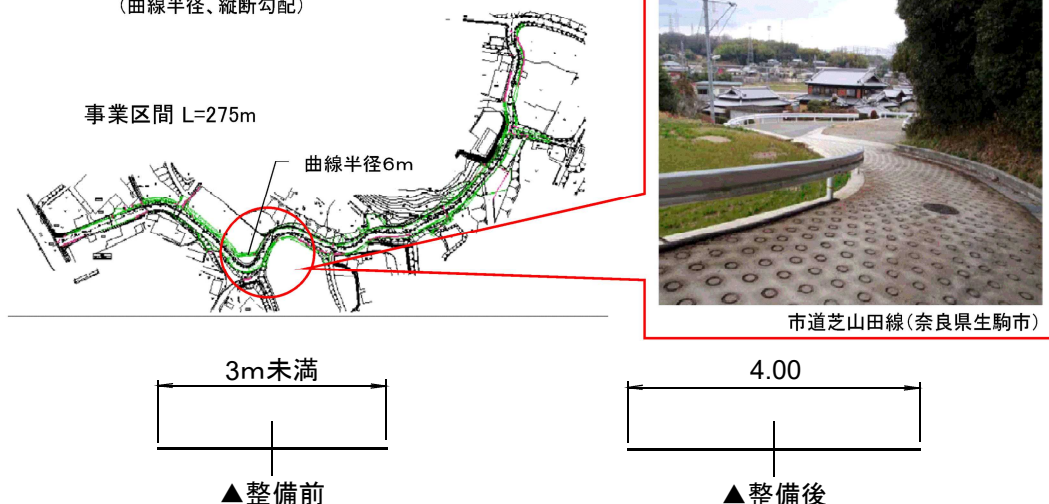
現道の幅員狭小区間が道路の著しい支障となっている道路の改良手法としては、現道拡幅が挙げられる。しかし、道路構造条例の基準による道路整備行くと、整備効果発現に相当な時間と費用を要するため、条例第42条第1項の特例を適用し、応急処置として小区間の道路の構造のうち、その主たるものを応急的に改善するために、一部の規定の適用を緩和し、改築を行う考え方である。

4) 適用事例

幅員狭小が交通の隘路となっている道路の改築では、基本的に規定による道路拡幅を行う。しかし、隣接用地の確保に相当な時間と費用を要するため、幅員狭小を改善するために暫定措置として、改良区間に隣接する他の区間の曲線半径、縦断勾配が規定に適合していないことを確認し、規定値によらず道路整備を実施した。

<適用例：地形に応じた改築事業>

(曲線半径、縦断勾配)



(3) 運用事例3 (道路構造条例第42条第2項)

車道幅員が狭く、視距および歩行者の通行スペースが確保されていないことが、交通の安全の保持の著しい支障となっていることから、第2項を適用して規定の車道幅員を緩和し、車道の拡幅を行った事例

規定適用を緩和した構造基準：第4条 車線等

1) 整備の目的

車道の拡幅を行い、視距及び歩行者の通行スペースを確保することで、歩行者の安全性を確保及び効果の早期発現を図る。

2) 想定される効果

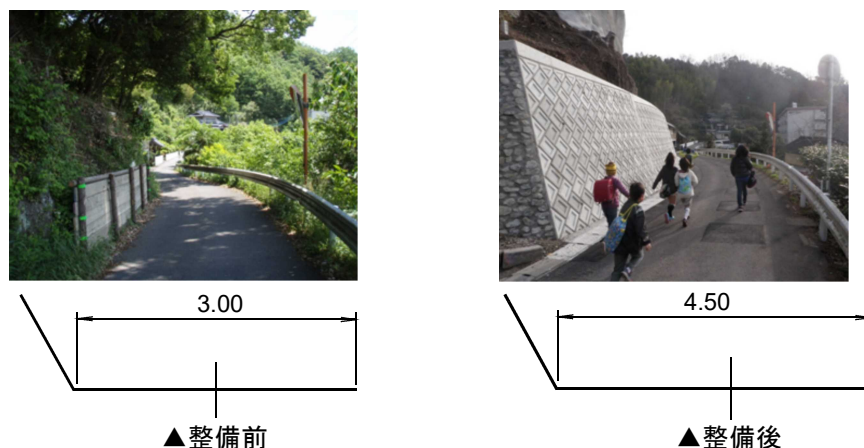
- ①安全で円滑な歩行者交通の確保
- ②交通事故の減少

3) 適用の考え方

車道幅員が狭く、視距および歩行者の通行スペースが確保されていないことが、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっている区間の改良手法としては、規定幅員による車道の整備が挙げられる。しかし、道路構造条例の基準による道路の整備を行うと、2車線改良が必要となり、隣接用地の確保に相当な時間と費用を要するため、その事業の緊急性にかんがみ、条例第42条第2項の特例を適用し、応急処置として、構造基準の一部の規定の適用を緩和し、改築を行う考え方である。

4) 適用事例

視距および歩行者の通行スペースの確保が必要な道路の改築では、基本的に規定幅員による車道の整備を行う。しかし、隣接用地の確保が困難であり、自動車の視距および歩行者の通行スペースの確保が緊急の課題であったため、車道幅員について、規定によらず4.5mで整備した。



【大分県の事例 県道竹田五ヶ瀬線 (竹田市大字飛田川)】



(4) 運用事例4（道路構造条例第42条第2項）

右(左)折車線が無いことが渋滞の要因となっており、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっていることから、第2項を適用して、複合レーン化(右(左)折車線相当の幅員を確保)を行い交差点小規模改良の事例

規定適用を緩和した構造基準：第7条第2項 路肩、第11条第2項 自転車歩行者道、第12条第3項 歩道、第14条第2項 植樹帯

1) 整備の目的

短期間に効果が発揮できる渋滞対策として、複合レーン化とすることで渋滞を解消し、交通の円滑化を図る。

2) 想定される効果

- ① 渋滞の解消・緩和および円滑な交通の確保
- ② 追突事故の減少

3) 適用の考え方

交差点に右(左)折車線がなく、右(左)折車両の滞留による渋滞の発生が、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっている区間の改良手法としては、右(左)折車線の設置が挙げられる。しかし、道路構造条例の基準による道路整備行くと、隣接用地の確保に多大な時間と費用を要し、対策が迅速に出来ないため、条例第42条第2項の特例を適用し、応急処置として、構造基準の一部の規定の適用を緩和し、改築を行う考え方である。

4) 適用事例

右(左)折車両が渋滞に要因となっている交差点の改築では、基本的に右(左)折車線の設置を行う。しかし、隣接用地の確保に相当な時間と費用を必要としたため、渋滞解消の暫定措置として、歩道、路肩幅員を縮小して車線の複合レーン化(右(左)折車線相当の幅員を確保)を行い、即効性のある渋滞対策を実施した。

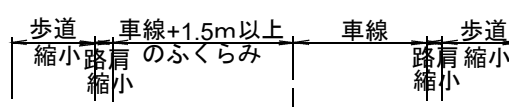
(参考) 複合レーン事例写真



令の解説と運用 p463



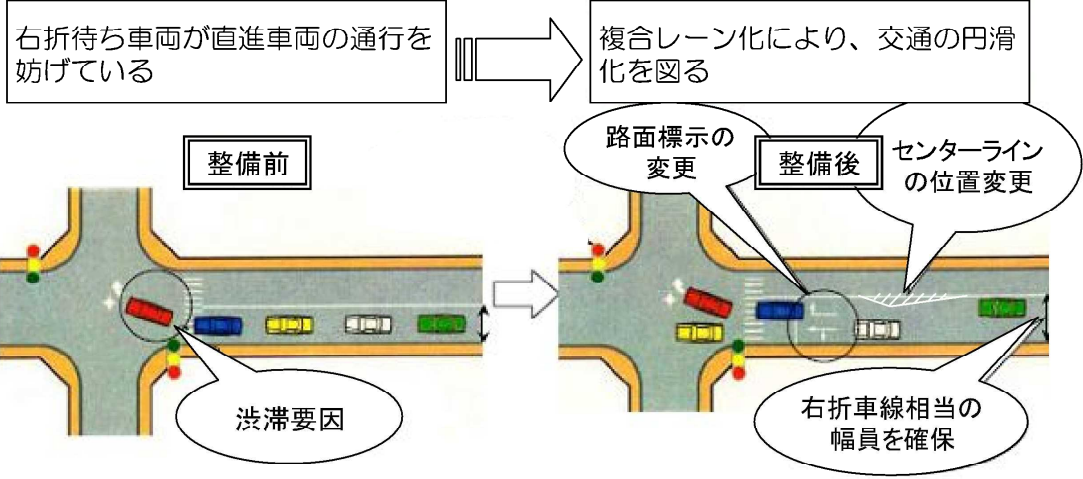
▲整備前



▲整備後



(参考) 複合レーンイメージ



【「滋賀県 近江の道づくりルール」交差点小規模改良の事例】

類似事例として、運用事例1を紹介している。  
運用事例1は、右折レーンが無いことが、道路の交通の隘路となっていることから、第1項を適用して規定の右折車線幅員を緩和し、右折車線相当の幅員を確保した事例である。

(5) 運用事例5 (道路構造条例第42条第2項)

自転車歩行者道が未整備であることが、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっていることから、第2項を適用して規定の幅員を緩和し、自転車歩行者道の整備を行った事例

規定適用を緩和した構造基準：第11条第2項 自転車歩行者道

1) 整備の目的

自転車歩行者道を整備し、自転車、歩行者の安全性を確保及び効果の早期発現を図る。

2) 想定される効果

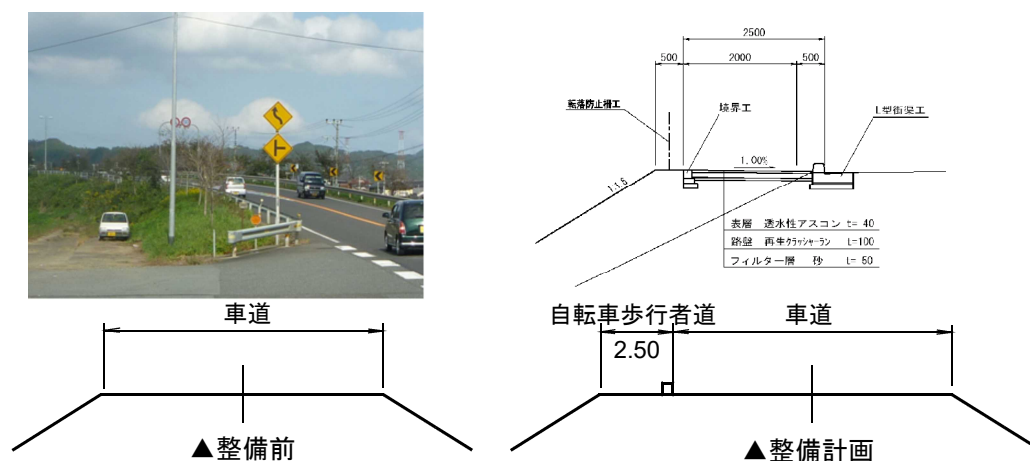
- ①安全で円滑な自転車及び歩行者交通の確保
- ②交通事故の減少

3) 適用の考え方

自転車歩行者道が未整備であることが、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっている区間の改良手法としては、自転車歩行者道設置が挙げられる。しかし、道路構造条例の基準による自転車歩行者道の整備行くと、自転車歩行者道幅員が3 m以上必要となり、隣接用地の確保に相当な時間と費用を要するため、その事業の緊急性にかんがみ、条例第42条第2項の特例を適用し、応急処置として、構造基準の一部の規定の適用を緩和し、改築を行う考え方である。

4) 適用事例

自転車、歩行者の安全の確保が必要な道路の改築では、基本的に規定幅員による自転車歩行者道の整備を行う。しかし、隣接用地の確保が困難であり、自転車交通が少なく、自転車及び歩行者と車両の分離が緊急の課題であったため、自転車歩行者道幅員について規定によらず2.5m(2.0+0.5)で計画した。



▲整備前 ▲整備計画  
【滋賀県の事例 国道27号】

(6) 運用事例6（道路構造条例第42条第2項）

歩道が未整備であることが、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっていることから、第2項を適用して規定の幅員を緩和し、歩道の整備を行った事例

規定適用を緩和した構造基準：第12条第3項 歩道

1) 整備の目的

歩道を整備し、歩行者の安全性を確保及び効果の早期発現を図る。

2) 想定される効果

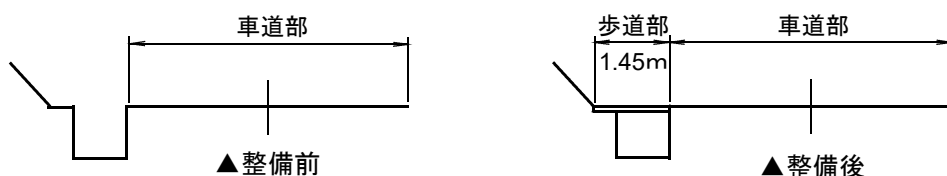
- ①安全で円滑な歩行者交通の確保
- ②交通事故の減少

3) 適用の考え方

歩道が未整備であることが、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっている区間の改良手法としては、歩道設置が挙げられる。しかし、道路構造条例の基準による歩道整備行くと、歩道幅員が2 m以上必要となり、隣接用地の確保に相当な時間と費用を要するため、その事業の緊急性にかんがみ、条例第 42 条第 2 項の特例を適用し、応急処置として、構造基準の一部の規定の適用を緩和し、改築を行う考え方である。

4) 適用事例

歩道が未整備で歩行者の安全の確保が必要な道路の改築では、基本的に規定幅員による歩道整備を行う。しかし、隣接用地の確保が困難であり、歩行者と車両の分離が緊急の課題であったため、既設水路に蓋掛けを行い、歩道幅員について規定によらず整備を実施した。



【大分県内の事例 大分挾間線（由布市挾間町下市）】

(7) 運用事例7（道路構造条例第42条第2項）

歩道が未整備であることが、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっていることから、第2項を適用して規定の幅員を緩和し、歩道の整備を行った事例

規定適用を緩和した構造基準：第12条第3項 歩道

1) 整備の目的

歩道を整備し、歩行者の安全性を確保及び効果の早期発現を図る。

2) 想定される効果

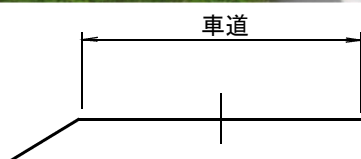
- ①安全で円滑な自転車及び歩行者交通の確保
- ②交通事故の減少

3) 適用の考え方

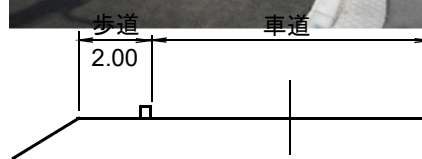
歩道が未整備であることが、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっている区間の改良手法としては、歩道設置が挙げられる。しかし、道路構造条例の基準による歩道の整備行くと、歩道幅員は2 m以上、路上施設帯は0.5 m必要となり、隣接用地の確保に相当な時間と費用を要するため、その事業の緊急性にかんがみ、条例第42条第2項の特例を適用し、応急処置として、構造基準の一部の規定の適用を緩和し、改築を行う考え方である。

4) 適用事例

歩行者の安全の確保が必要な道路の改築では、基本的に規定幅員による歩道の整備を行う。しかし、隣接用地の確保が困難であり、歩行者と車両の分離が緊急の課題であったため、歩道幅員について規定によらず1.5 m（路上施設帯を含み2.0 m）で整備した。



▲整備前



▲整備後

【大分県の事例 国道212号（中津市三光臼木）】

(8) 運用事例 8 (道路構造条例第42条第2項)

歩道の段差が、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっていることから、第2項を適用して、幅員の狭い歩道の整備を行った事例

規定適用を緩和した構造基準：第12条第3項 歩道

1) 整備の目的

歩道の段差解消等の整備を実施し、歩行者の安全性を確保及び効果の早期発現を図る。

2) 想定される効果

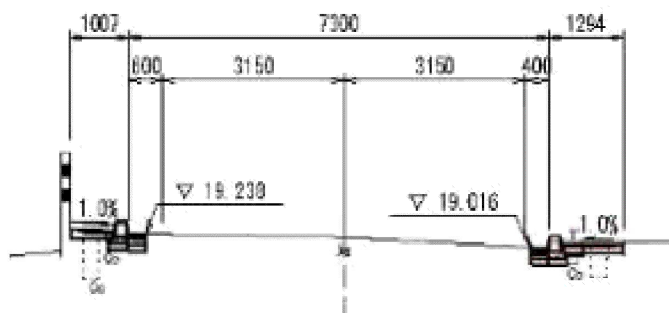
- ①安全で円滑な歩行者交通の確保
- ②交通事故の減少

3) 適用の考え方

歩道の段差が、道路の交通の安全の保持の著しい支障となっている区間の改良手法としては、歩道整備が挙げられる。しかし、道路構造条例の基準による歩道整備を行うと、歩道幅員が2.0m以上必要となり、隣接用地の確保に相当な時間と費用を要するため、その事業の緊急性にかんがみ、条例第42条第2項の特例を適用し、応急処置として、構造基準の一部の規定の適用を緩和し、改築を行う考え方である。

4) 適用事例

歩道幅員が規定値より狭く、現道の段差が問題となっている区間の改築では、基本的に規定幅員による歩道整備を行う。しかし、本区間は市街地部で、隣接用地の確保が困難であり、段差解消が緊急の課題であったため、歩道幅員について規定によらず整備を実施した。



【主要地方道 城陽宇治線 (京都府城陽市)】

【幅員の狭い歩道整備 国土交通省道路局HP 道路構造令の各規定の解説】

## 用語集

- うせつしゃせん  
**右折車線** 右折車線の減速、右折機会待ち、滞留のために確保された屈折車線。
- きょくせんはんけい  
**曲線半径** 道路の屈曲部における、車道中心位置の半径。
- しきよ  
**視距** 物体を認めてから停止するまでに必要な距離。
- 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。
- じてんしゃどう  
**自転車道** 専ら自転車の通行の用に供することを目的とする道路の部分。
- じてんしゃほこうしゃどう  
**自転車歩行者道** 自転車と歩行者を混合交通させる部分。
- じゅうだんこうばい  
**縦断勾配** 道路の延長方向の勾配。
- しょくじゆたい  
**植樹帯** 専ら良好な道路交通環境の整備、沿道における良好な生活環境の確保または都市部の良好な公共空間の形成という目的を持って設置されるもの。
- 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。
- ほどう  
**歩道** 専ら歩行者の通行の用に供することを目的とする道路の部分。
- 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。
- ろじょうしせつたい  
**路上施設帯** 例えば道路標識、並木、照明施設あるいは防護柵、駒止等の交通安全施設等を設けるための道路の部分。

(五十音順)