

第5編 諸通知

第1章 諸通知

通知文書については、本編に掲載されているもののほか、下記データベース等を参照し、常に最新の通知文書を確認し、基準を適用すること。

- (1) 通知文書データベース
- (2) 県土整備部通知集
- (3) 新・道路管理データベース
- (4) 用地関係規定集DB

中国電力株式会社所有の電線路移転に関する協定の締結について

発 管 号 外
昭和44年9月9日

土 木 部 長

中国電力株式会社所有の電線路移転に関する協定の締結について（通知）

このことについて、別添のとおり協定を締結しましたから、取扱いに遺憾のないようにしてください。

なお、中国電力株式会社に対し昭和28年8月8日付受道第581号で承認した「配電線路工作物支障移転工事費の補償費について」は、本協定締結により廃止しましたから、念のため申し添えます。

中国電力株式会社所有の電線路移転に関する協定の締結について

鳥取県起業に係る道路・河川・ダム・砂防および海岸に関する工事（以下「甲が施行する工事」という。）を施行するに当って、支障となる電線路の移転等の措置を行なう場合の費用負担について、鳥取県知事を甲とし、中国電力株式会社を乙として、下記の条項により協定を締結する。

記

第1条 この協定において「電線路」とは、電線・電柱・支線・支柱等（鉄塔を除く。）および地下における電線・管路等ならびに付属設備をいう。

2 この協定において「道路」とは、道路法第3条第2号に定める一般国道（同法第12条ただし書の規定により、鳥取県知事が管理する部分）および同法同条第3号に定める県道をいう。

第2条 甲が施行する工事のうち、河川・ダム・砂防および海岸に関する工事のため支障となる電線路について、移転等の措置を行なう場合に要する費用は甲が負担するものとする。

第3条 甲が施行する工事のうち、道路に関する工事のため支障となる電線路について移転等の措置を行なう場合に要する費用はそれぞれ次の各号に定める区分に従って費用を負担するものとする。

(1) 道路の区域内にある電線路（架線のみ占用している場合を除く。）について移転等の措置を行なう場合に要する費用は乙の負担とする。

(2) 道路の区域外にある電線路について移転等の措置を行なう場合。

ア 当該電線路が新たに道路の区域内に入ることとなるとき（架線のみが占用する場合を除く。）は甲・乙折半負担とする。

イ 当該電線路が道路の区域外の土地を使用することとなるときは、甲の負担とする。

第4条 支障となる電線路について移転等の措置を行なう場合において、設備の増加あるいは質的な改良を行なうときは、新設備が原設備と同等の機能を保持するためにやむを得ず行なう範囲外は乙の負担とする。

第5条 支障となる電線路が道路法・河川法・砂防法・海岸法に定める許可を得て占用している場合において、その占用が臨時的なものである等の理由により、それぞれの管理者がその許可に際し、とくに条件を付している場合は、第2条・第3条の規定にかかわらず、当該条件の定めるところによるものとする。

第6条 この協定に定めのない事項またはこの協定に疑義を生じた事項については、甲乙協議して定めるものとする。

第7条 この協定は、昭和44年9月1日から適用するものとする。

この協定締結の証として、協定書2通を作成し、記名押印のうえ各1通を保有する。

昭和44年8月29日

甲 鳥取市東町一丁目220番地
鳥取県
鳥取県知事 石 破 二 郎

乙 鳥取市片原1丁目201番地
中国電力株式会社鳥取支店
支 店 長 大 野 雄 二 郎

国道（知事管理にかかるもの。）及び県道と他の道路の平面交差又は接続に関する取扱方針

昭和 47 年 1 月 7 日付
発 道 第 1 3 6 号

第 1 目的

国道（知事管理にかかるもの。）及び県道（以下「国道等」という。）に他の道路が新たに平面交差又は接続することは、交通事故発生の一因ともなり好ましくないところがあるが、止むを得ず平面交差又は接続するものについて、その形式及び方法を統一した技術的基準のもとに行わせ、もって、交通事故の発生防止を図ろうとするものである。

第 2 適用範囲

本方針は、国道等に自動車通行可能な次の道路が平面交差又は接続（以下「交差等」という。）する場合に適用する。

- 1 道路法による道路
- 2 道路法による道路以外の道路で次に掲げるもの。
 - (1) 道路法の道路となる予定の道路
 - (2) 都市計画法、土地区画整理法による道路
 - (3) 農道、林道等
 - (4) その他の道路

第 3 技術的基準

1 交差等の位置

(1) 国道等の曲線半径

国道等に他の道路を交差等させる場合は、原則として国道等が $R \geq 200m$ の箇所とすること。

止むを得ない場合でも $R \leq 100m$ の箇所はさけること。

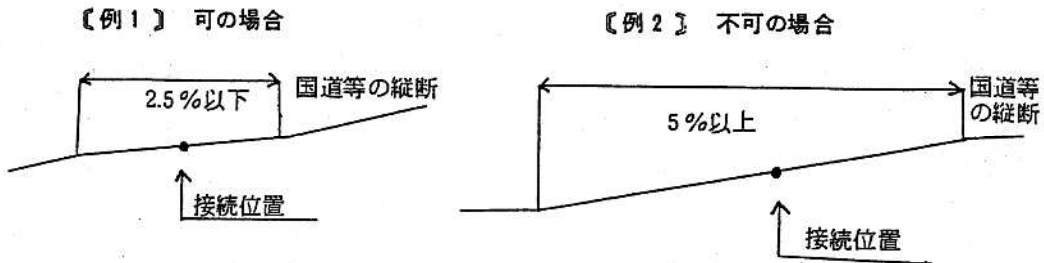
なお、例示すれば次のとおりである。



(2) 国道等の縦断こう配

国道等に他の道路を交差させる場合は、できるだけ平坦部において行わせるものとし、原則として国道等の縦断こう配が 2.5%以下の区間とすること。止むを得ない場合でも 5%を越える区間への交差等はさけること。

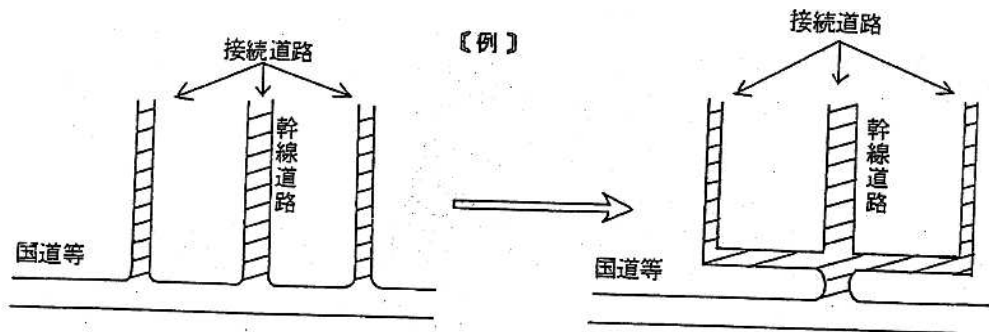
なお、例示すれば次のとおりである。



(3) 接続道路の間隔

国道等と交差等を行う接続道路の間隔は、できるだけ大きくすること。従って、接続道路間隔が密な道路が何本も接続し、交差点の数が増える場合、接続道路の整理統合を行い、いくつかの交差点を一つの交差点にまとめる等の整理を行い国道等との交差点の数を減ずること。

なお、例示すれば次のとおりである。

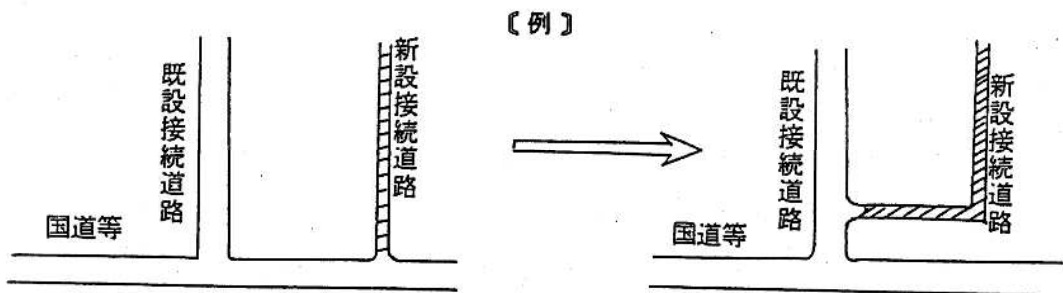


(注) 交差点間隔の良否については、国道等の道路級別、将来交通量並びに交通特性等を考慮し、相当な間隔とすべきである。

2 交差等の形状

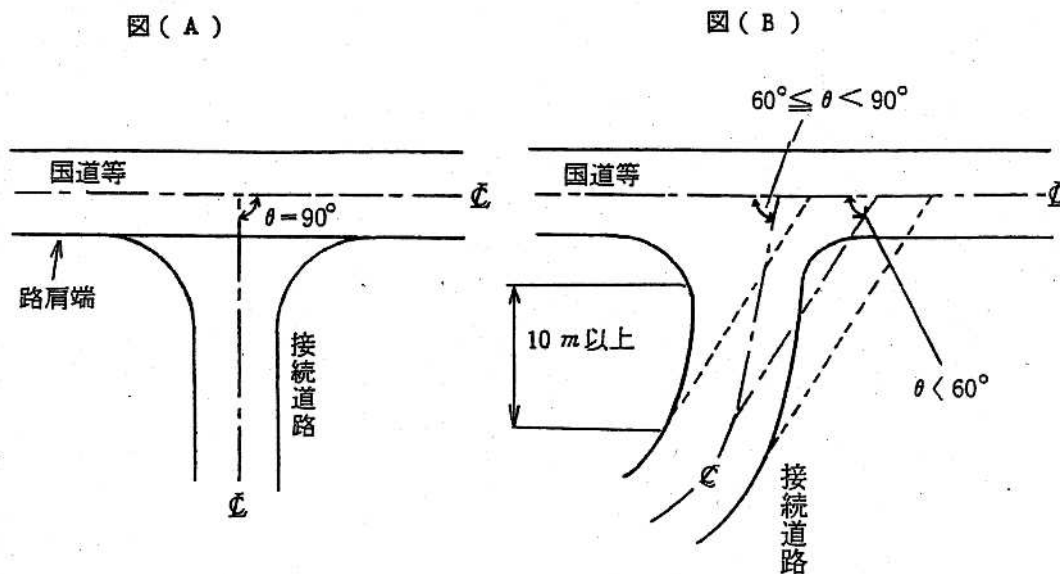
- (1) 交差点の脚数は4以下とすること。
- (2) 原則として、くいちがい交差又は折れ脚交差としないこと。
- (3) 既設三差路で、既設接続道路と同一側への接続はさけること。

なお、例示すれば次のとおりである。



(4) 国道等との交差角はできるだけ直角に近い角度で交差等させるものとし、止むを得ない場合でも 60° 未満としないこと。

(注) 国道等との交差点は、下図 (A) が望ましいが、事情によりどうしても 60° 未満で接続する場合は、図 (B) のごとく接続道路の中心線を変更し、交差角を直角に近いものとする。



3 接続道路の設計要素

(1) 接続道路の縦断こう配及び縦断曲線

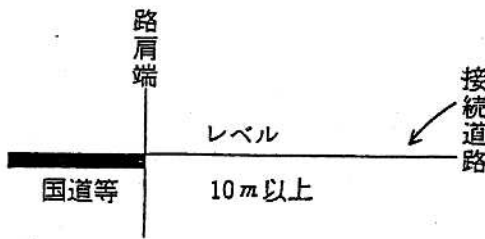
接続道路の縦断こう配は、国道等の路肩端から少なくとも 10m の区間はレベルとすること。従って接続道路の縦断こう配変化点は、レベル区間 (10m) の外に設けるものとする。

なお、縦断こう配変化点には、縦断曲線を設置するものとするが当該縦断曲線が止むを得ずレベル区間にはいる場合、縦断曲線のこう配は 2.5% 以下となるよう設置すること。

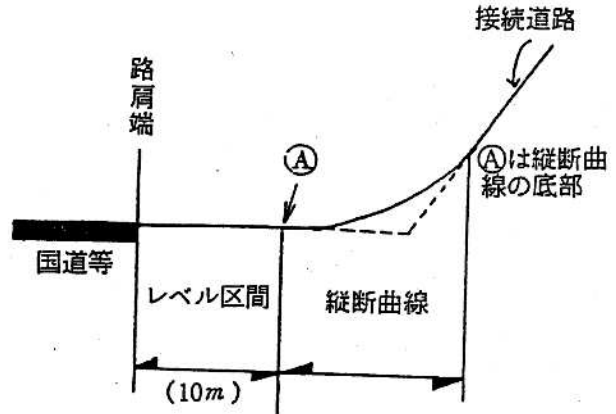
以上について例示すれば、次のとおりである。

・可の場合

【例1】

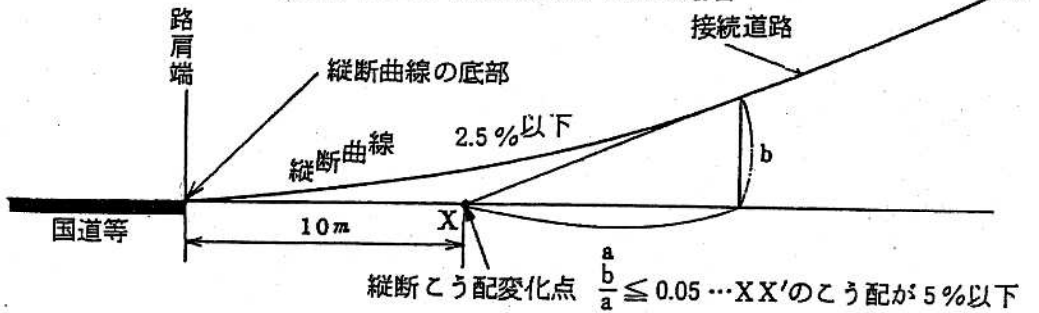


【例2】

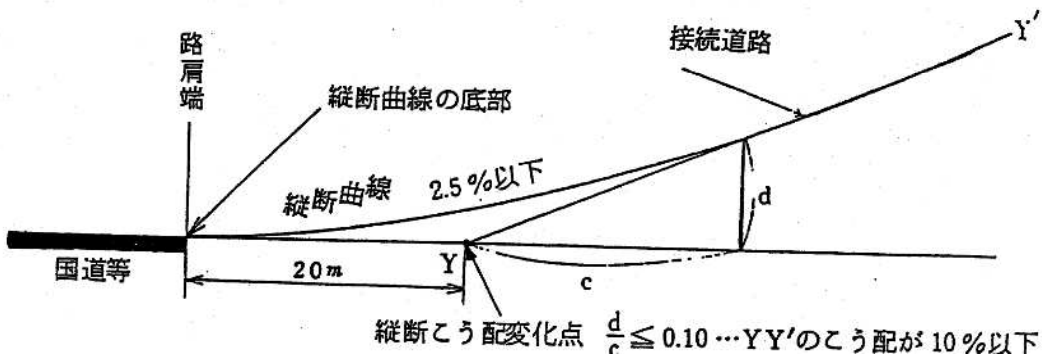


・止むを得ない場合

【例1】 縦断こう配変化点が国道等の路肩端から10mの場合



【例2】 縦断こう配変化点が国道等の路肩端から20mの場合



(2) 接続道路の隅角せん除

接続道路と国道等との隅角は、交差点として十分な見通しが確保され、又、車両が円滑に回転走行できるよう隅角部を切りとること。従って

○ 接続道路の全幅が4m以上の場合 …… $R \geq 12m$ の円曲線

○ “ “ 4m未満 “ …… $R \geq 6m$ の円曲線

により隅切りを行うこと。

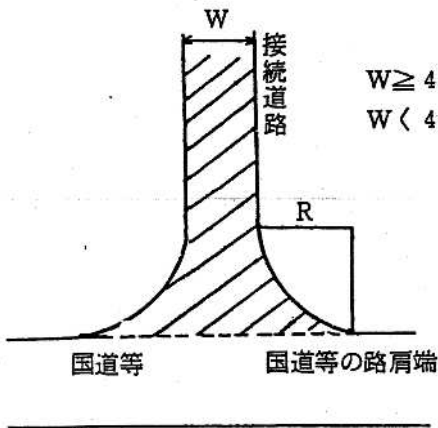
なお、接続道路の全幅が4m以上の場合において、接続箇所が将来人家連担の見込みがなく、かつまた、周囲の土地利用状況等から大型車両が接続道路を通行することが殆どないと見なされる場合、接続道路の隅切りは、 $R \geq 6m$ とすることがで

きるものとする。

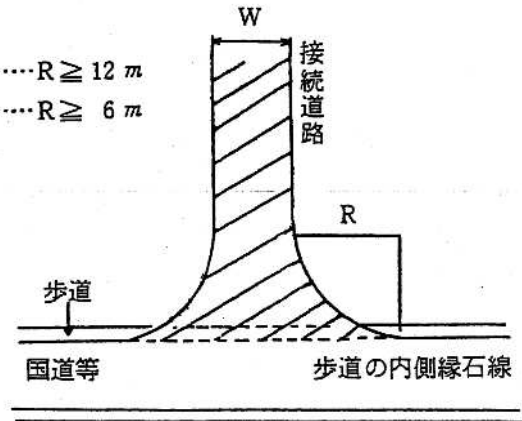
(注) 隅角せん除の円曲線すりつけは、原則として、国道等の路肩隅を基準として行うこと。ただし、歩道を有する場合は、歩道の内側縁石線とすること。

なお、例示すれば次のとおりである。

【例1】 歩道を有しない場合



【例2】 歩道を有する場合

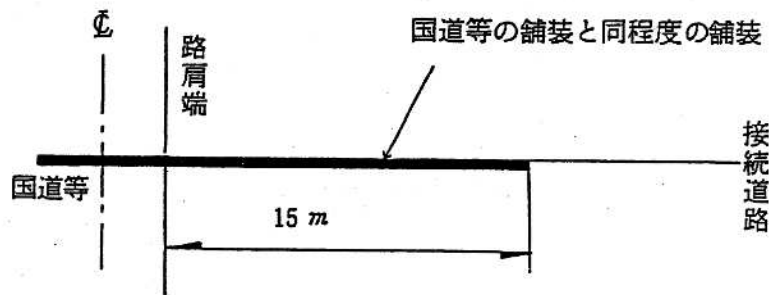


$W \geq 4 m$ の場合 $R \geq 12 m$
 $W < 4 m$ " $R \geq 6 m$

(3) 接続道路の舗装

舗装している国道等に未舗装の他の道路が交差等する場合、国道等の路肩端から少なくとも 15m 以上の区間は、国道等の舗装と同程度の舗装を行うこと。

なお、例示すれば次のとおりである。



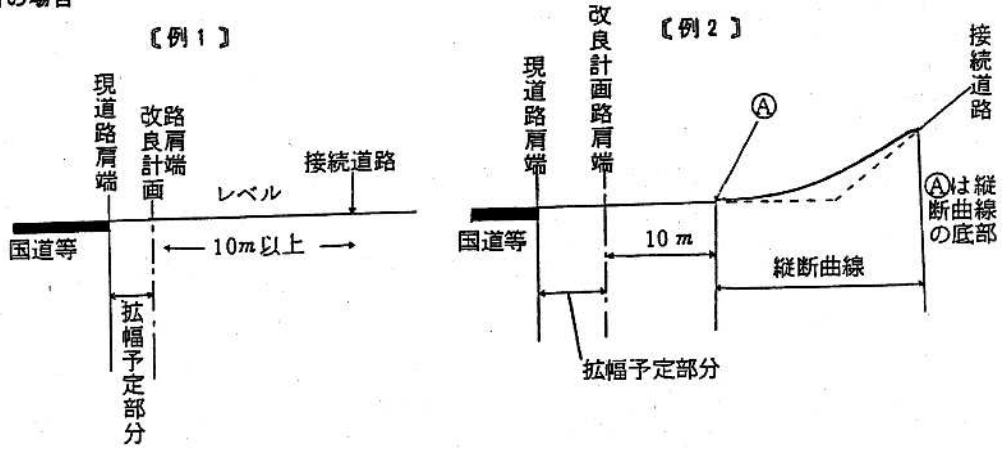
4 国道等の将来改良計画が明らかな場合の接続道路の設計要素

国道等の将来改良計画が明らかな場合（単に将来改良計画があるという場合ではなく、具体的に法線および実施時期が定まっている場合をいう。）の接続道路の設計要素は、前記3「接続道路の設計要素」の規定を準用する。ただし、この場合において3の(1)から(3)までのうち「国道等の路肩端」とあるのは、「国道等の将来改良計画路肩端」と読み替えるものとする。

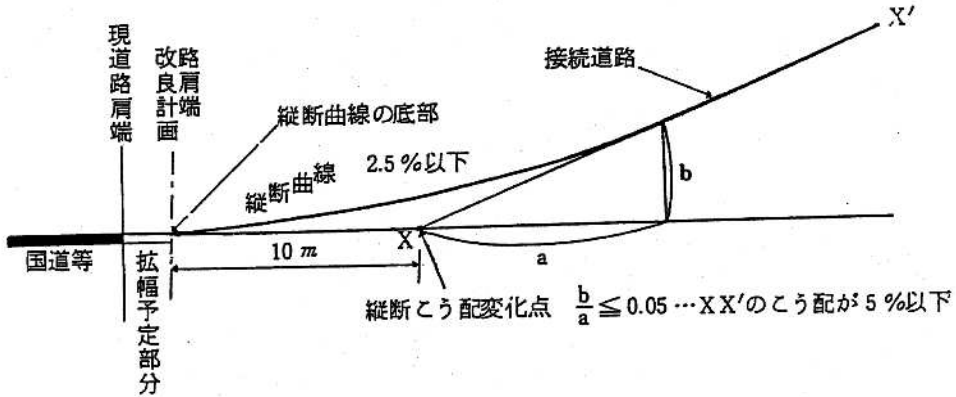
なお、(1) から (3) について例示すればそれぞれ次のとおりである。

(1) 接続道路の縦断こう配及び縦断曲線

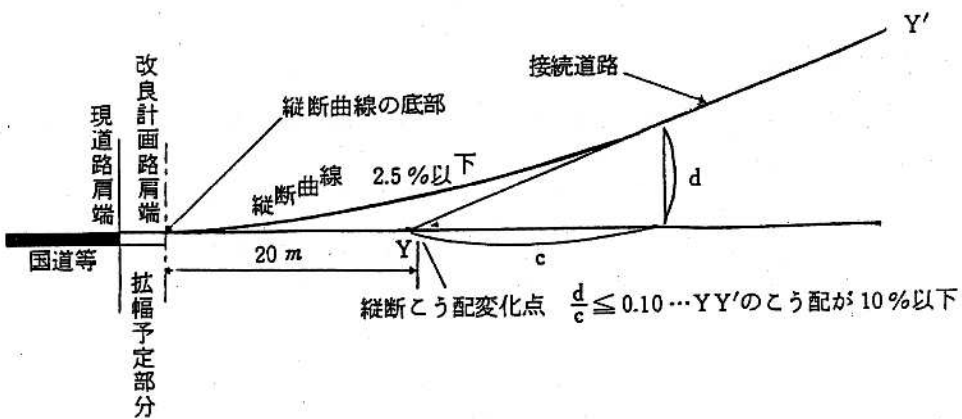
・可の場合



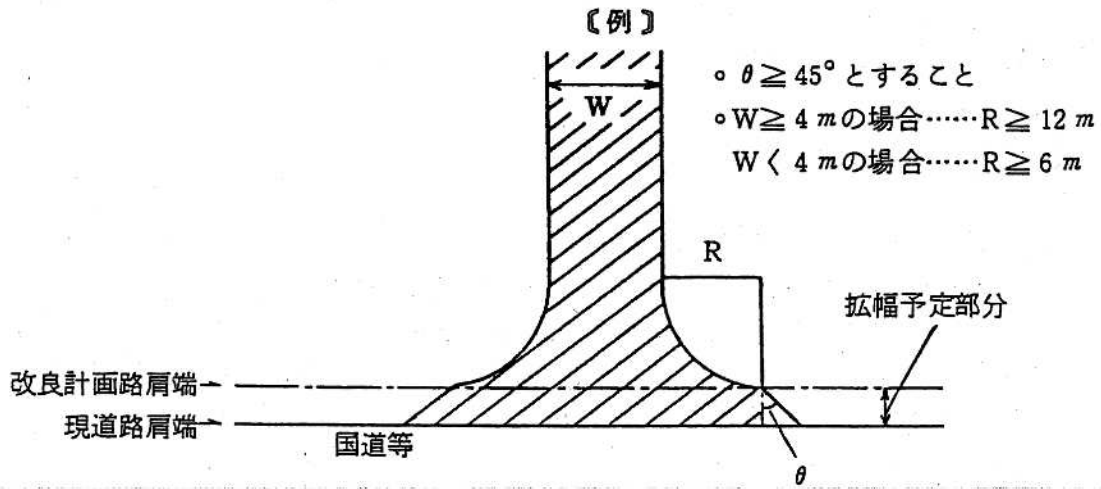
【例1】 縦断こう配変化点が国道等の路肩端から10mの場合



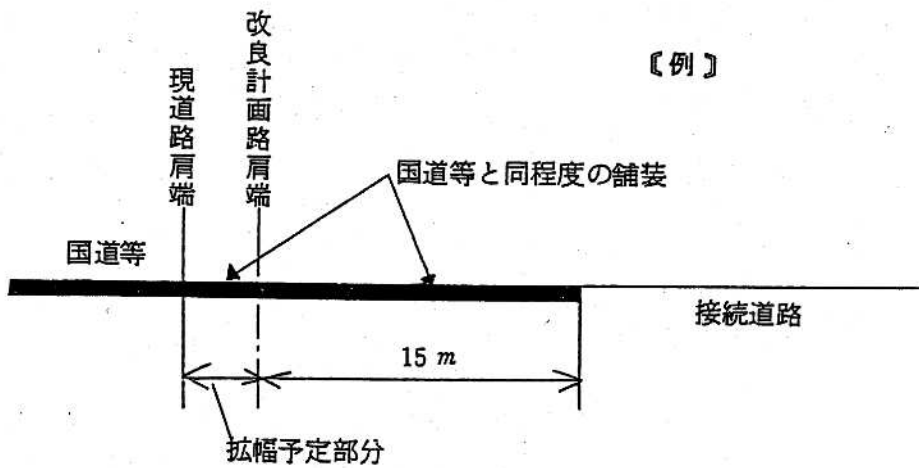
【例2】 縦断こう配変化点が国道等の路肩端から20mの場合



(2) 接続道路の隅角せん除



(3) 接続道路の舗装



第4 その他

1 国道等に他の道路法上の道路が交差等する場合の手続きについて

国道等に他の道路法上の道路が交差等する場合、その手続きについて現行の道路法令では明文の規定がなされていないところであり、従来ややもすると道路法第24条の申請手続きがとられがちであったが、道路法上の道路管理者間においては、協議による手続きを行わせるものとする。

県施行の国県道と他の道路との接続舗装について

昭和47年1月7日発道第136号制定分「国道（知事管理にかかるもの）及び県道と他の道路との平面交差及び接続に関する取扱い方針」に基づき、平面交差又は接続の処理をしているところではありますが舗装構成、方法に不統一が見受けられるので、今後は下記の要領により実施してください。

記

取扱い方針を基準とし、既設取合道等の細部処理方針は次のとおりとする。

1 取合部における市町村道の舗装構成について

(1) 取付いている市町村道の交通量を推定し、アスファルト舗装要綱の交通量の区分により決定する。

(2) 交通量の把握が十分できない取付道で2車線以上の道路は本線の交通区分より1ランク下げた構成とする。

(3) 1 車線取付道は、簡易舗装要綱による。

2 農道、耕作道等の舗装構成について

(1) ほ場整備等により整備が完了している農道は上記1(1)(2)(3)に準ずる。

(2) 耕作道、昇降路等の小路取合は耐水処理とする。(面積20m²程度は普通作業員に換算してもよい)

3 舗装施行延長について

(1) 本線の路肩端から15m程度とする。

(2) 改良工事で延長15m以上施工した場合は改良工事に合わせる。

(3) 耕作道、昇降路等小路取合は、改良工事で実施した範囲又はバチ部程度とする。

掘削した道路を復旧する範囲について

昭和 62 年 9 月 21 日付発道路第 169 号
各土木事務所長あて土木部長通知

占用のため掘削した道路の復旧範囲については、従来「道路の占用の協議に関する建設省・日本電信電話公社協定（昭和 35 年 8 月 1 日成立。）」（以下「基本協定」という。）第 16 第 5 項の規定を準用してきたところであり、昭和 61 年 8 月 5 日に改正された道路法施行規則第 4 条の 4 の 7 により、占用のため掘削した場合すべての道路の復旧範囲について規定されております。（取扱は従前と同様。）

については、占用者（占用予定者を含む。）に対して、同規則による復旧範囲を徹底させるとともに、道路管理者が施行する管渠等の修繕工事についても、同規則を準用して実施してください。

施行規則第 4 条の 4 の 7

（埋戻し又は表面仕上げを行う道路の部分）

第 4 条の 4 の 7 占用のため掘削した道路を復旧する場合において、埋戻し又は表面仕上げは、掘削部分及び掘削部分に接続する道路の部分のうち、舗装道にあっては掘削部分の外側の舗装の絶縁線（掘削部分の端から舗装の絶縁線までの距離が次の式によって計算した n の値以下である場合又は n の値に 1.2m（道路中心線の方に垂直な舗装の絶縁線が膨張目地である場所にあつては、1.8m）を加えた値以上である場合にあつては、掘削部分の端からの距離が n の値の直線）で囲まれた部分、舗装道以外の道路にあっては掘削部分の端からの距離が掘削部分の幅に 0.1 を乗じて得た値に相当する直線で囲まれた部分について行うものとする。

$$n = k \cdot t$$

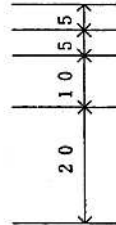
この式において k 及び t は、それぞれ次の値を表すものとする。

k	セメント・コンクリート舗装の道路にあっては 1.4、アスファルト系舗装の道路にあっては 1.0
t	掘削部分の路盤の厚さ

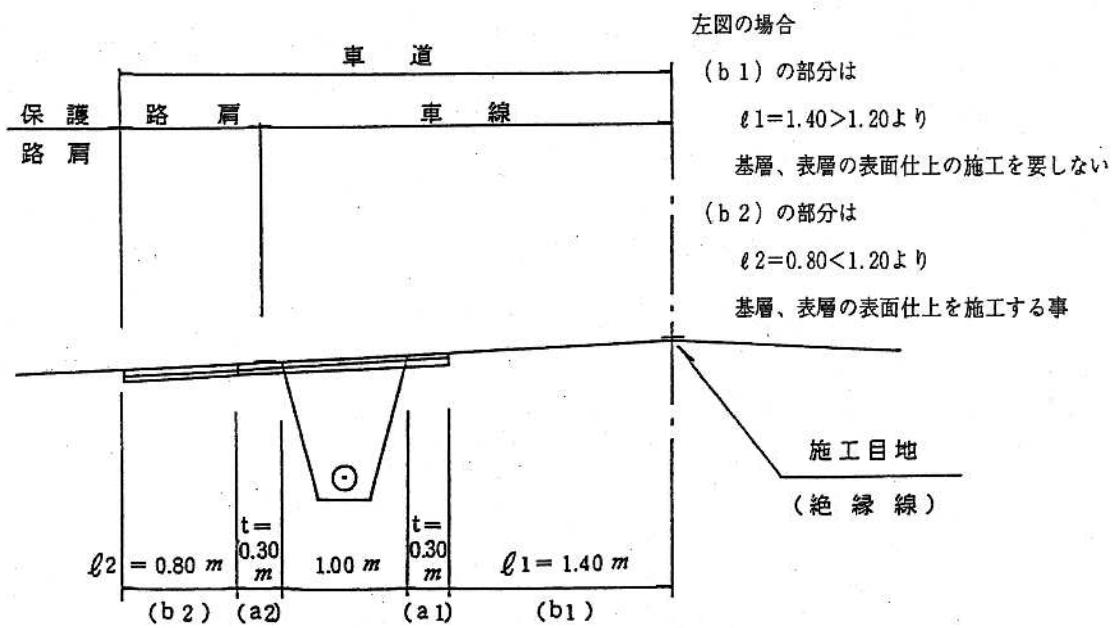
2 道路の構造、交通の状況、土質等の関係から前項に規定する部分についての表面仕上げによっては掘削前の構造耐力を保持することが困難であると認められる場合においては、表面仕上げは当該部分に加えて掘削前の構造耐力を保持するため必要な部分について行うものとする。

例) アスファルト舗装の場合
現道舗装構成

表層 (密粒 A _s)
基層 (粗粒 A _s)
上層路盤 (M-30)
下層路盤 (C-40)



路盤厚 (t) = 30cm
n = 1.0 × 30 = 30



硬質塩化ビニル管の道路下埋設について

制定	昭和62年9月30日付発道第179号 各土木事務所長あて土木部長通知
改正	平成6年7月8日付発道第52号 平成10年2月12日付道第543号

このことについて、別添「硬質塩化ビニル管の道路下埋設取扱方針」により取り扱うこととしましたので、下記事項に留意の上、遺憾のないようにしてください。

記

硬質塩化ビニル管の道路下埋設取扱方針に関する留意事項

1 第1 下水道用硬質塩化ビニル管の取扱いについて

- (1) 下水道用硬質塩化ビニル管は、車道下に埋設することが可能であるが、車道部以外の場所に埋設することが原則であること。
- (2) 1の(2)に規定する「公共下水道管理者と同等の能力を有するもの」とは、公共下水道管理者以外の下水道管理者である地方公共団体の長及び土地改良法に規定する土地改良区等をいうものであること。
- (3) 1の(4)において、埋設深を最高4.0mとしたのは、財団法人国土開発技術センターが、実験により安全であると確認した最高限度であること。
したがって、これより大きな埋設深については、占用を許可しないこと。
- (4) 2の(1)において、基礎材を砂としたのは、粗大礫の混入により、管体を損傷することによって、道路への二次災害が発生することを防止するための措置であること。
- (5) 2の(2)の基床厚及び2の(3)の管の頂部と基礎の上部までの距離については、財団法人国土開発技術センター作成の「下水道用硬質塩化ビニル管道路埋設指針」及び社団法人日本道路協会作成の「道路土工 擁壁・カルバート・仮設土工指針」に示す値のうち、安全側を採用したものであること。
したがって、これより小さい基床厚または基礎厚については、占用を許可しないこと。
- (6) 3の(1)については、許可申請書の「その他」欄に、簡潔に記載させること。
なお、記載例は次のとおり。
例；本管路の設計・施行は「下水道用硬質塩化ビニル管道路埋設指針」（（財）国土開発技術センター）による。

2 第2 NTT硬質塩化ビニル管の取扱いについて

- (1) 1の(1)の仕様書は、日本工業規格に準拠していること。
- (2) 1の(2)については、電力会社等については、許可の対象外であるという趣旨であること。
- (3) 1の(5)については、NTTが自社内で定めた必要最小限の基礎構造であること。
したがって、これ以下の基床厚または基礎厚については、占用を許可しないこと。

3 第3 水道用硬質塩化ビニル管の取扱いについて

- (1) 水道用硬質塩化ビニル管は、車道下に埋設することが可能であるが、車道部以外の場所に埋設することが原則であること。
- (2) 1の(4)において管径を最大で150mmとしたのは、150mm以上における実験データが乏しく安全性が確認できていないためであること。
- (3) 1の(5)に定める場所については、材質の特性から、埋設後、破損の生ずるおそれがあるため、許可できないものであること。
- (4) 2の(1)において基礎材を砂としたのは、粗大礫の混入により、管体を損傷することによって、道路への二次災害が発生することを防止するための措置であること。
- (5) 3の(1)については、許可申請書の「その他」欄に、簡素に記載させること。
なお、記載例は次のとおり。

例；本管路の設計・施行は「厚生省監修 水道施設設計指針・解説」による。

4 共通事項

- (1) 第1の1の(5)、第2の1の(4)及び第3の1の(6)に定める場所については、材質の特性から、埋設後、破損の生ずるおそれがあるため、許可できないものであること。
- (2) 第1の3の(2)、第2の2の(1)及び第3の3の(2)については路面の不等沈下等明らかに占用又は占用工事に起因する道路の損傷について、工事完了の日から2年間について、占用者の責任と負担において必要な措置を行わせる旨を明確にするためであること。

なお、これを例示すれば、次のとおり。

例；この占用に関する工事が完了した日から2年の間に、占用又は占用工事に起因して、道路に損傷が発生した場合は、占用者の負担において原状回復すること。

- (3) 第1の3の(3)、第2の2の(2)及び第3の3の(3)については、掘削範囲及び作業範囲を勘案の上、片側全面復旧を行わせる等、道路の構造の保全に留意すること。

(別添)

硬質塩化ビニル管の道路下埋設取扱方針

第1 下水道用硬質塩化ビニル管の取扱い

1 次の各号に該当する場合は、歩車道の区別なく許可できるものとする。ただし、埋設場所については、道路法施行令第12条1号、2号及び5号の規定によることとする。

- (1) 材質は、日本工業規格「J I S K 6 7 4 1」又は日本下水道協会規格「J S W A S - 1」に適合したものであること。
- (2) 占有者は、公共下水道管理者若しくはこれと同等の能力を有するものであること。
- (3) 財団法人国土開発技術センター作成の「下水道用硬質塩化ビニル管道路埋設指針」(以下「指針」という。)に基づき設計・施行するものであること。
- (4) 埋設深(路面と管の頂部の距離をいう。以下「埋設深」という。)は、原則として3.0m~4.0mとするものであること。やむを得ない場合であっても、1.2m以下としないこと。
- (5) 埋設場所が、次に掲げる場所でないこと。
 - ア 温泉地域等地温が40℃を越える場所。
 - イ 橋台際等不等沈下を生じ、又は生じる恐れのある場所。
- (6) 舗装の打換工事時に、土被りが0.5m以上確保できる場所であること。

2 指針と、「道路土工 擁壁・カルバート・仮設構造物工指針」(社団法人日本道路協会 昭和62年5月)『3-5-2 硬質塩化ビニルパイプカルバート』との均衡を図るため、上記の1の(3)に関わらず、次のとおり設計・施行させるものとする。

- (1) 基礎材は、砂とする。
- (2) 基床厚は、下表のとおりとする。

管径(mm) \ 地盤	普通地盤	岩盤・転石地盤	軟弱地盤
200以下	10cm以上	30cm以上	50cm以上
250~450	15cm以上		
500以上	20cm以上		

注1) 基床厚とは、基礎の最下部から管の底部までの距離をいう。

注2) 管径は、J I S又はJ S W A Sにおける呼び寸法を表す。

注3) 軟弱地盤において、基床の下に切込碎石、はしご胴木などを設ける場合は、普通地盤程度の基床厚とする。

- (3) 管の頂部と基礎の上部までの距離は、10cm以上とする。

3 許可事務における留意点

- (1) 申請書において、指針に基づき設計・施行することを疎明させること。
- (2) 許可の条件として、道路構造物に対する2年間の責任期間を付すこと。
- (3) 道路の復旧方法は、少なくとも道路法施行規則第4条の4の7第1項に定める方法とし、特に同条第2項の趣旨を勘案の上、適宜条件を付すること。

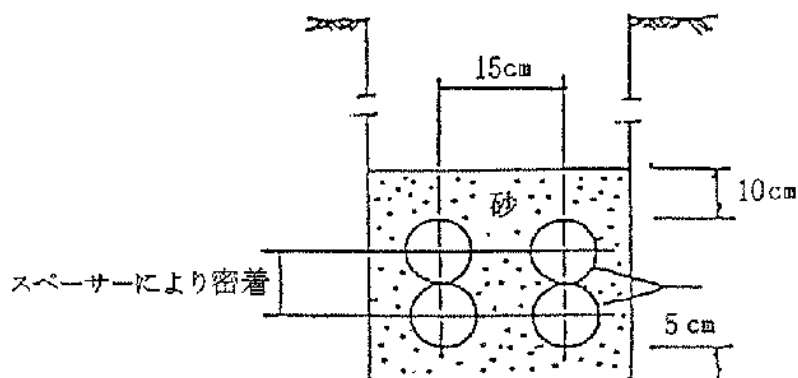
第2 NTT硬質塩化ビニル管の取扱い

1 次の各号に該当する場合は、歩車道の区別なく許可できるものとする。ただし、埋設場所については、道路法施行令第11条1号、6号及び8号の規定によることとする。

- (1) 材質は、NTTが作成した「差し込み継手硬質塩化ビニル管仕様書」に基づき製作された物であること。
- (2) 日本電信電話株式会社鳥取支店長が占有するものであること。
- (3) 埋設深は、車道に埋設する場合は0.8m以上、歩道に埋設する場合は0.6m以上であること。

ただし、工事実施上やむを得ない場合（例えば路床が岩盤等で復旧をコンクリート等で防護措置を講じる場合）にあつては、車道にあつても0.6m以上とすることができる。

- (4) 埋設場所が、次に掲げる場所でないこと。
 - ア 温泉地域等地温が40℃を越える場所。
 - イ 橋台際等不等沈下を生じ、又は生じる恐れのある場所。
 - ウ 極端な軟弱地盤の場所。
- (5) 埋設形態は、下記のとおりであること。



2 許可事務における留意点

- (1) 許可の条件として、道路構造物に対する2年間の責任期間を付すこと。
- (2) 道路の復旧方法は、少なくとも道路法施行規則第4条の4の7第1項に定める方法とし、特に同条第2項の趣旨を勘案の上、適宜条件を付すること。

第3 水道用硬質塩化ビニル管の取扱い

1 次の各号に該当する場合は、歩車道の区別なく許可できるものとする。ただし、埋設場所については道路法施行令第12条第1号、2号及び5号の規定によることとする。

- (1) 材質は、日本工業規格「JIS K 6742」、又は日本水道協会規格「JWWAK 127」に適合したものであること。
- (2) 占有者は、公共上水道管理者若しくはこれと同等の能力を有するものであること。
- (3) 厚生省監修「水道施設設計指針・解説」（以下、「指針」という。）に基づき設計・施行するものであること。
- (4) 管径は最大で150mmまでとする。

- (5) 埋設深は鳥取県道路占用許可個別基準に従い、車道部で1.2m以上、歩道部で0.9m以上とするものであること。やむを得ない場合であっても0.6m以上であること。
- (6) 埋設場所が次に掲げる場所でないこと。
 - ア 温泉地域等地温が40℃を越える場所。
 - イ 橋台際等不等沈下を生じ、又は生じる恐れのあるところ。
- (7) 舗装の打換工事時に、土被りが0.5m以上確保できる場所であること。

2 指針と、「道路土工 擁壁・カルバート・仮設構造物工指針」（社団法人日本道路協会 昭和62年5月）『3-5-2 硬質塩化ビニルパイプカルバート』との均衡を図るために、上記1の(2)に関わらず、次のとおり設計・施行させるものとする。

- (1) 基礎材は、砂とする。
- (2) 基床厚は、下表のとおりとする。

普通地盤	岩盤・転石地盤	軟弱地盤
10cm以上	30cm以上	50cm以上

注1) 基床厚とは、基礎の最下部から管の底部までの距離をいう。

注2) 管径は、JIS又はJWWAにおける呼び寸法を表す。

注3) 軟弱地盤において、基床の下に切込碎石、はしご胴木などを設ける場合は、普通地盤程度の基床厚とする。

3 許可事務における留意点

- (1) 申請書において、指針に基づき設計・施行することを疎明させること。
- (2) 許可の条件として、道路構造物に対する2年間の責任期間を付すこと。
- (3) 道路の復旧方法は、少なくとも道路法施行規則第4条の4の7第1項に定める方法とし、特に同条第2項の趣旨を勘案の上、適宜条件を付すること。

第4 要領の適用

- 1 この要領は、昭和62年10月1日から適用する。
- 2 この改正は、平成6年7月11日から適用する。
- 3 この改正は、平成10年2月16日から適用する。

道路植栽の設計に関する運用方針について

平成 10 年 3 月 31 日付発道路第 666 号
各土木事務所長あて土木部長通知

このことについて、別添のとおり定めたので、平成 10 年 4 月 1 日以降新たに計画又は実施するものから適用してください。

道路植栽の設計に関する運用方針

1 適用範囲

鳥取県土木部が発注する歩道及び中央分離帯の植栽工事の設計に適用する。ただし、受託工事は除く。

2 運用方針

(1) 植栽の基本的な考え方

- ① 道路植栽計画に当たっては、維持管理の軽減を念頭に設計し、従来の画一的な立ち上げ柵による植栽地や高木と低木を組み合わせた植栽はやめること。(参考図 1)
- ② 歩道植栽については、植樹柵以外の通行の用に供する幅員が 3.0m 以上ある場合に設置すること。(参考図 1)
- ③ 横断歩道がある箇所については、歩道及び中央分離帯とも横断歩道から 5.0m の範囲には植栽しないこと。
- ④ 景観形成地域内の道路事業、マイロード事業、夢発見ルート上の道路事業など景観等への配慮が必要な場合は、個別に所管課と協議すること。

(2) 植 栽 木

- ① 植栽は、原則として中高木のみとすること。
- ② 樹種については、剪定、施肥等の維持管理費がかからない樹木を使用すること。
- ③ 工区ごとに樹種を変更せず、系統的な樹種とすること。

(3) 植栽地の構造

- ① 歩道植栽の立ち上げ柵は止め、コンクリートブロックなどにより歩道面とフラットな植栽柵とし、自転車及び歩行者が乗り入れ可能となるよう踏圧防止盤を設置すること。(参考図 2)
- ② 可能な限り、根城を広げる工夫をすること。

3 既存の植栽の対応方針

(1) 既存の植栽について

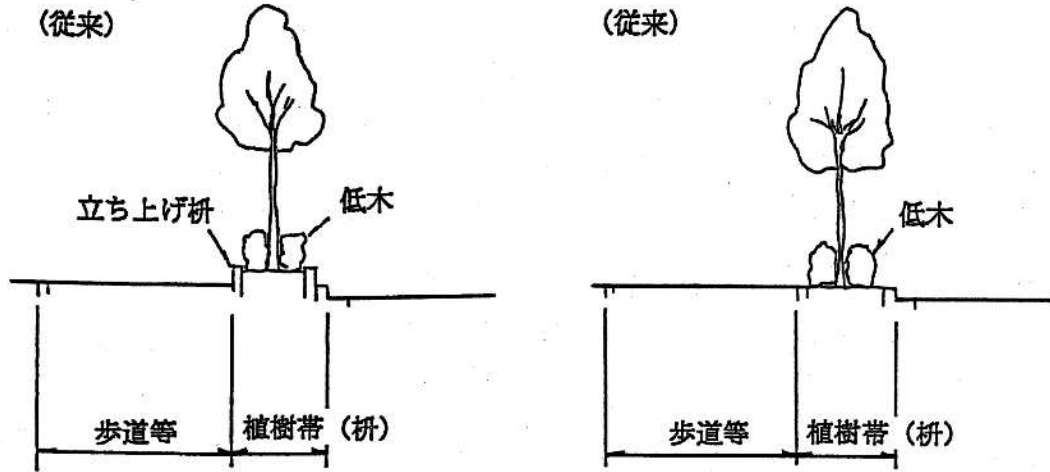
修繕工事の機会などを捉えて低木植栽や立ち上げ柵を撤去し、歩道においては、踏圧防止盤を設置して有効歩道幅員を広げること。(参考図 3)

また、植樹帯が小さいなど、樹木の生育が不健全な場所で、樹種を変更しても健全な生育が見込めない場合は、植樹帯を撤去または公園等へ移植すること。

(2) 交通安全対策

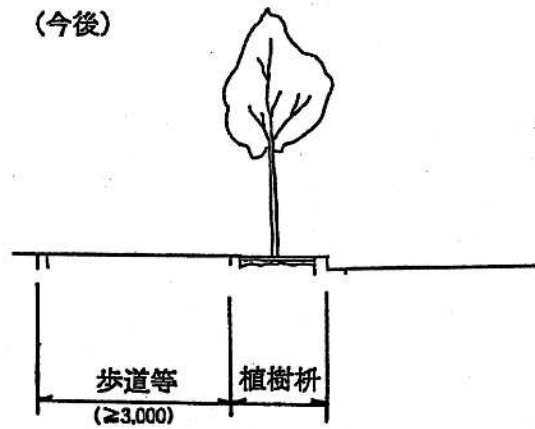
歩道植栽の撤去により、歩行者の車道への飛び出しが予想される箇所については、横断防止柵などの交通安全対策を講じること。

<参考図1>

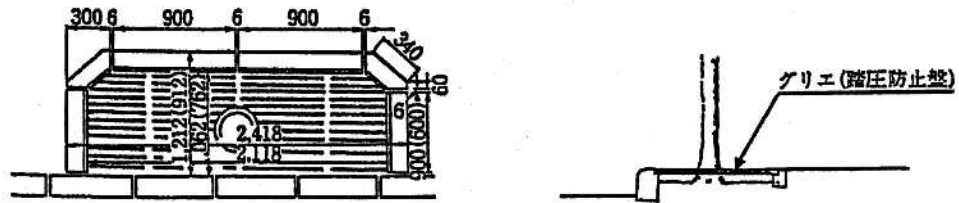


↓ ※立ち上げ柵、低木は取りやめる。

(今後)



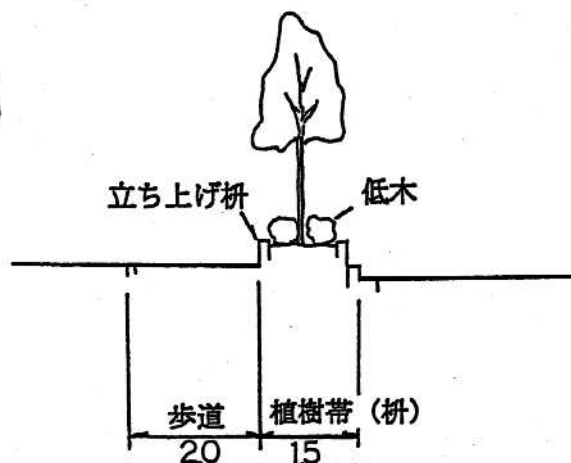
<参考図2>



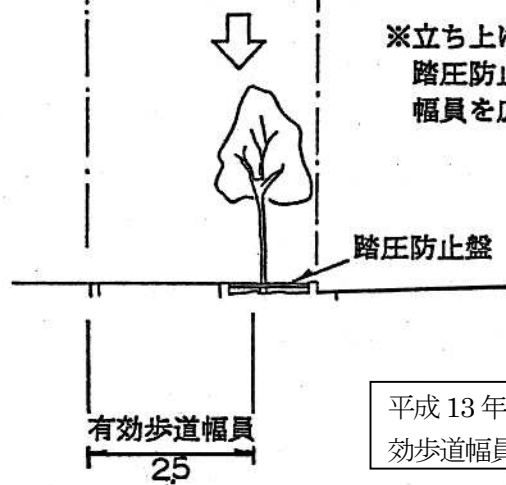
植樹柵・グリエの例

<参考図3>

(既 設)



(再整備)



※立ち上げ柵、低木を撤去した後、踏圧防止盤を設置し、歩道の有効幅員を広げる。

平成13年10月30日付土木部長通知によって、有効歩道幅員2.0mに変更

日本電信電話株式会社に係る占有物件等の移転等に要する費用の取扱いについて

平成11年6月29日付発道路第98号
管理課長あて道路課長通知

日本電信電話株式会社に係る占有物件等の移転等に要する費用の取扱い
について（通知）

日本電信電話公社が民営化された際、建設省と日本電信電話株式会社とにより「日本電信電話公社の解散に伴う措置に関する覚書」（昭和60年5月20日）が取り交わされ、道路における日本電信電話株式会社の占有物件等の移転に要する費用負担が決められており、本県においてもこれに基づき、昭和61年3月25日付受道第361、362号の通知により対処してきたところです。

しかし、同覚書が当分の間の取扱いとされていながら、締結から十数年が経過し、新たな覚書を締結する必要が生じたため、平成10年7月21日付けで建設省と日本電信電話株式会社の間で新たな覚書が取り交わされました。

については、この取扱いについて下記によることとしますので、御留意ください。

記

- 1 運用については、平成11年6月28日付けで鳥取県と日本電信電話株式会社鳥取支店が締結した別途覚書によること。
- 2 平成11年6月1日以降、日本電信電話株式会社鳥取支店に文書による協議を申し入れたものから適用すること。

日本電信電話株式会社に係る道路の占有物件等の移転等に要する費用の負担に関する覚書

鳥取県（以下「甲」という。）と日本電信電話株式会社鳥取支店（以下「乙」という。）は、乙に係る占有物件等の移転等に要する費用の負担に関し、次のとおり取り扱うことに合意し、覚書を締結する。

第1条 この覚書において「電柱等」とは、乙が所有する電柱、電線若しくは公衆電話所又は管路、マンホール、ハンドホール若しくはとう道、支線若しくは支柱又はこれらの付属設備をいう。

2 この覚書において「道路」とは、道路法（昭和27年法律第180号。以下「法」という。）第3条第2号に定める一般国道（鳥取県知事が管理するものに限る。）及び同条第3号に定める県道をいう。

第2条 道路の区域内にある電柱等について、法第71条第2項第1号の規定による移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用は、乙が負担するものとする。

第3条 道路の区域内にある電柱等について、法第71条第2項第2号若しくは第3号の規定による移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用又は道路の区域外にあった電柱等について、当該電柱等が道路の拡幅工事等の支障となるため、甲の求めに応じて道路の区域外に移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用は、甲が負担するものとし、その額は、移転等により乙が通常受けるべき損失を償うべき額とし、原則として次の各号に掲げる費用の合計額とする

- (1) 電柱等の移転等に要する物品費以外の費用
- (2) 原設備の物品の損失額
- (3) 新設備が原設備と同等の機能を保持するため技術上やむを得ず原設備より増加する場合にあっては、当該増加する部分の物品費

2 前項の規定にかかわらず、他の占有物件等に関する工事等の支障となることに伴う道路の区域内にある電柱等の移転等に要する費用は、甲、乙その他関係者が協議してその負担の割合等を定めるものとする。

第4条 道路の区域外にあった電柱等について、当該電柱等が道路の拡幅工事等のため新たに道路の区域内に入ることとなることに伴い、甲の求めに応じて道路の区域内において移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用は、甲と乙が折半して負担する。

第5条 道路の拡幅工事等により必要となる他の占有物件に関する工事の支障となるため電柱等の移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用については、甲、乙その他関係者が協議してその負担の割合等を定めるものとする。

第6条 この覚書に基づく細部の運用については、別紙「確認書に付帯する細部の運用について」による。

第7条 この覚書に定めのない事項又はこの覚書に疑義を生じた事項については、甲、乙が協議してその都度定めるものとする。

附則

この覚書は、平成11年6月1日以降、甲が乙に対して文書による協議を申し入れたものから適用する。

上記のとおり覚書を交換した証として、この証書2通を作成し、両者記名押印の上、各自その1通を保有する。

平成11年6月28日

甲 鳥取市東町一丁目 220 番地
鳥取県
鳥取県知事 片山善博

乙 鳥取市湯所町二丁目 258 番地
日本電信電話株式会社
鳥取支店長 山崎達也

覚書に付帯する細部の運用について

平成11年6月28日付で、鳥取県と日本電信電話株式会社鳥取支店とが締結した覚書により、電柱等の移転等の措置を行う場合において、道路管理者が負担する当該移転等に要する費用の負担割合等についての細部は、下記により運用するものとする。

記

- 覚書第3条のうち、道路の区域外にあった電柱等について、当該電柱等が道路の拡幅工事等の支障となるため、道路管理者の求めに応じて道路の区域外に移転等の措置を行う場合、及び覚書第4条の規定により電柱等の移転等の措置を行う場合において、移転の前後で電柱本数に増減を生じる場合で、かつ、これに占用電柱が含まれる場合の道路管理者が負担する当該移転等に要する費用の負担割合は次式によるものとする。

$$\text{道路管理者の負担割合} = \frac{B}{A+B} \times \left(\frac{a}{a+b} \times \frac{1}{2} + \frac{b}{a+b} \right)$$

種 類 位 置	道 路 区 域 内	道 路 区 域 外	計
	移 転 前 電 柱	A 本	B 本
移 転 後 電 柱	a 本	b 本	a + b 本

- (注) イ 共架柱は、日本電信電話株式会社所有に係らない場合であっても電柱本数に算入する。
 ロ 支障柱のみではなく関連移転柱も電柱本数に算入する。
 ハ 移転前に地下に埋設されている管路等を移転後においても引き続き地下に埋設する場合の当該移転等に要する費用の負担割合については、電柱本数を管路等の実測距離（亘長）に置き換えて上記の負担割合算定式により決定するものとする。ただし、この場合においては、立ち上がりの管路は含まないものとする。

- 覚書第3条のうち、道路の区域外にあった電柱等について、当該電柱等が道路の拡幅工事等の支障となるため、道路管理者の求めに応じて道路の区域外に移転等の措置を行う場合、及び覚書第4条の規定により電柱等の移転等の措置を行う場合において、地形等の関係でやむを得ず仮移転を行う必要がある場合の道路管理者が負担する当該移転等に要する費用の負担額は次表によるものとする。

現在位置	仮移転		本移転		道路管理者の負担額
	移転先	費用	移転先	費用	
道路区域外	道路区域内	α	道路区域内	β	$\frac{\alpha + \beta}{2}$
	道路区域外				
	道路区域内	α	道路区域外	β	$\alpha + \beta$
	道路区域外				

(注) イ 支障移転に伴い仮移転工事を行う場合には、仮移転工事を単独工事として費用負担割合を決定しないものとし、本移転の移転先により費用負担割合を決定するものとする

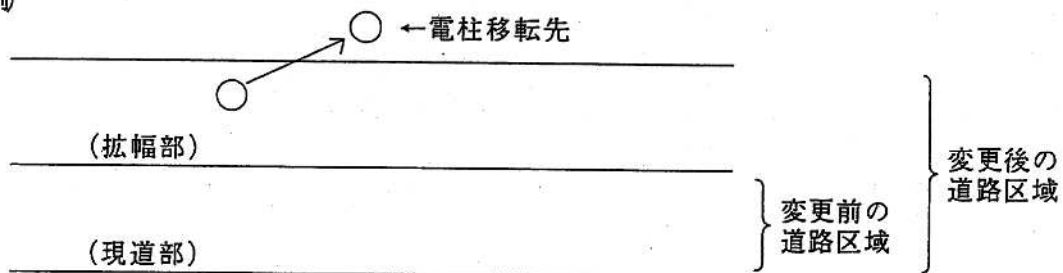
ロ 仮移転から本移転までの期間が、改築工事等の都合によりやむを得ず2ヶ年度以上にわたる場合においては、本移転の想定移転先を決定してその負担割合により仮移転費用を負担することができるものとする。

3 覚書第4条の規定により、電柱等の移転等の措置を行う場合において、移転前に架空の電線路であったものを移転後に地下に埋設する場合の当該移転等に要する費用の負担割合については、当分の間、双方別途協議するものとする。

電柱等移転補償負担割合表

道路区域の変更前後別		道路管理者の負担割合 (%)	
変更前	変更後	N T T 柱	中電柱
道路区域外	道路区域外	100	100
道路区域外	道路区域内	50	50
道路区域内	道路区域外	0	0
道路区域内	道路区域内	0	0

(例)



道路法第 24 条の規定に基づく歩道の切下げ幅などの基準について

平成 12 年 3 月 9 日付
道第 467 号土木部長通知

このことについて、別添のとおり取り扱うこととしたので、その運用にあたっては注意してください。

(別添)

道路法 24 条の規定に基づく歩道の切下げ幅等の 基準について

鳥取県土木部道路課

1 車両出入口取付けの承認基準

- (1) 乗入幅は乗入規格表（別表）のとおりとする。
- (2) 乗入箇所は、原則として出入対象施設について 1 ヶ所とし、出入口を分離する必要がある施設等特別の事情（大規模駐車場、ガソリンスタンドなど）がある場合及び特に大型の貨物自動車の出入する場合は、2 ヶ所まで承認できる。
- (3) 次に掲げる場所以外であること。
 - a 横断歩道の中及び前後 5 m 以内の部分
 - b トンネルの前後各 5.0 m 以内の部分
 - c バス停留所の中、ただし停留所を表示する標柱または標示板のみの場合は、その位置から各 10 m 以内の部分
 - d 地下道の出入口及び横断歩道橋の昇降口から 5 m 以内の部分
 - e 総幅員 7 m 以上の交差点の中及び交差点の側端または道路の曲がり角から 5 m 以内の部分、但し T 字型交差点のつきあたり部分を除く。
総幅員 7 m 未満の交差点については、その交差点と隣接する場合、交差点との間に原則として 2 m の間隔をとるものとする。
 - f バス停車帯の部分
 - g 橋の部分
 - h 横断防止柵、ガードレール及び駒止の設置されている部分、但し、交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く。
 - i 交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所、但し、道路管理者及び占有者が移転を認め、申請者が移設をする場合は除く。
- (4) 民地側に車庫、その他自動車の保管する場所がある箇所であること。
- (5) 官民境界沿いに側溝がある場合には、側溝蓋を設置させること。なお、側溝蓋、側溝の擁壁は、大型車両が通行する場合それに耐えうるものとする。
- (6) 乗入口以外の場所から自動車が出入りする恐れのある場合は、駒止を設置する等の措置を

とらせること。

- * 自動車の出入口とするための歩道改築の承認申請が民家等にその家屋所有者の自家用車が入り出るもので、自動車の出入りの回数が少ない場合等であり、交通安全上特に支障がないと認められる場合は、(3)bからd、fは適用しないことができるものとする。

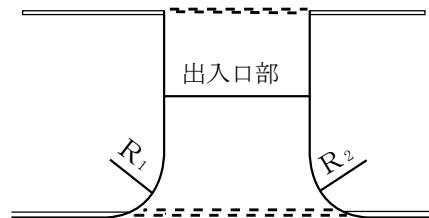
(7) 切下げ後の舗装構成は、車道部分の舗装構成を基本とすること。

2. 取付け部の構造

(1) 取付けすみ切りは次のとおりとする。

① 車道に対して 90° に交差するとき

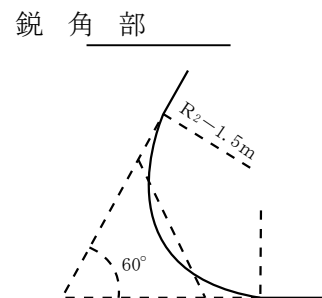
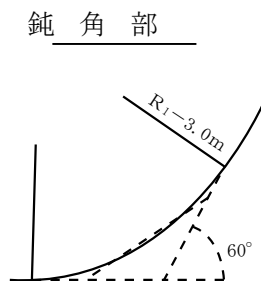
$$R_1 = R_2 = 1.0\text{m}$$



② 車道に対して 60° 以上 90° 以下で交差するとき

$$R_1 > R_2$$

$R = 1.0 \sim 3.0$ の範囲で決定

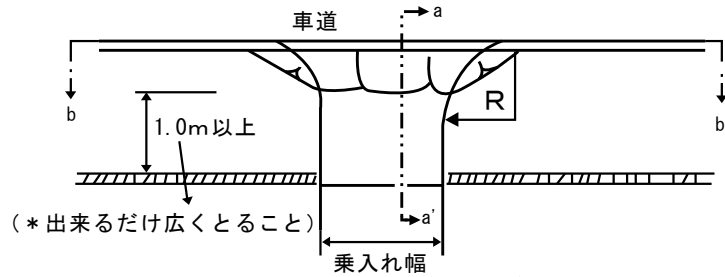


(2) 歩道の切下げ形態は次のとおりとする。

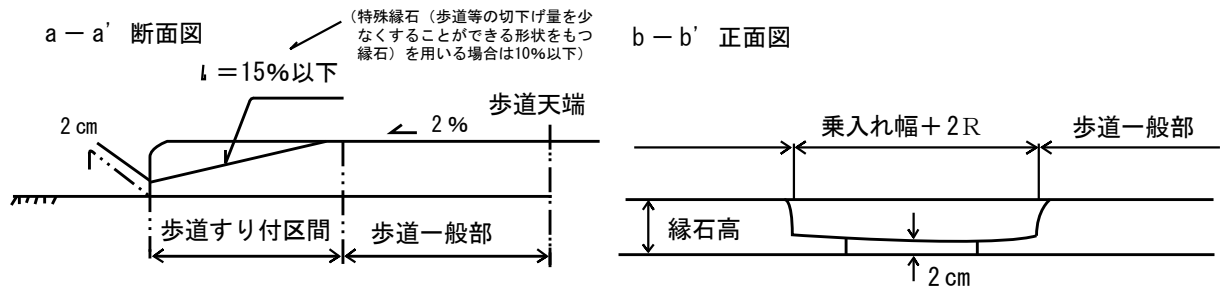
A. 車道に対して90°に交差するとき

① 歩道幅員が約2.5m以上の場合

平面図



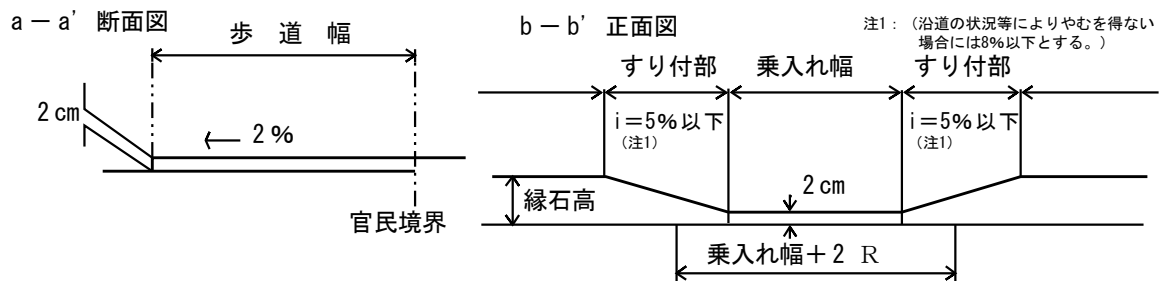
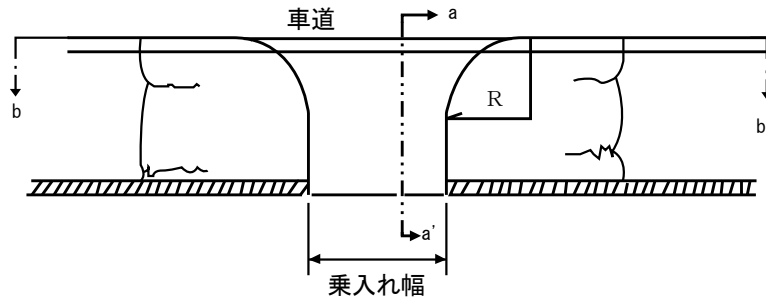
注) 民地側にへい等を設置することが確実な場合は、駒止等を省略することができる。



(* 出来るだけ広くとること)

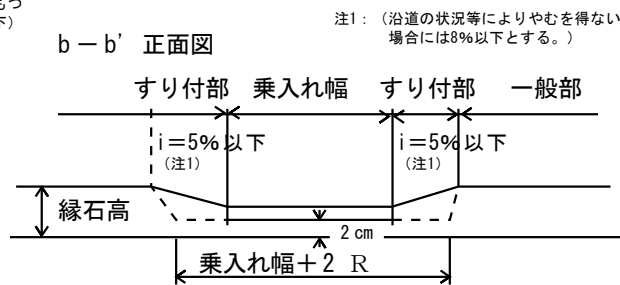
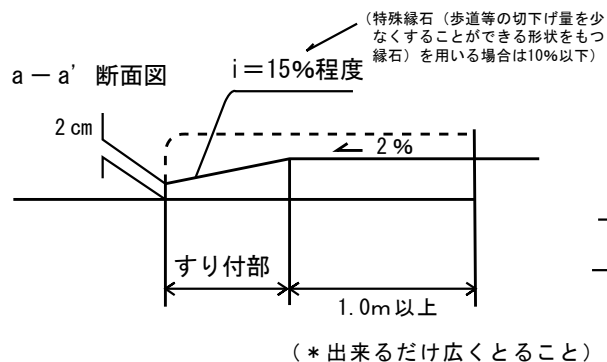
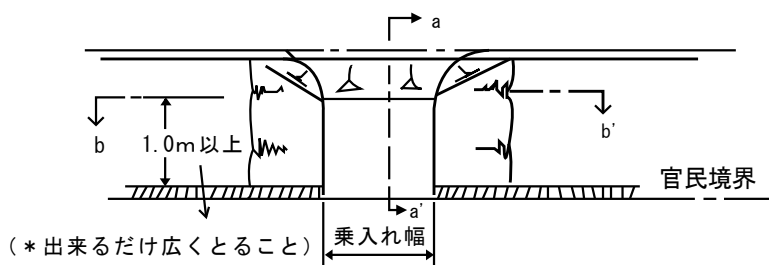
② 歩道幅員が約2.5m未満で民地が低い場合

平面図



③ 歩道幅員が約2.5m未満での場合

平面図



B. 車道に対して 60° 以上 90° 以下で交差する場合も、以下の①②③の断面図、正面図と同様とする。

3. 出入口相互の間隔

- (1) 出入口相互の間隔は、10m以上を原則とする。
- (2) 出入口相互の間隔が10m未満となる場合は、出入口間凹凸が著しくなるので、歩道の出入口間も切り下げる。ただし、出入口間の標準部は、車歩道境界ブロック等を設置し出入口を明確にするものとする。

A. 車道に対して 90° に交差するとき

(別表第1)

乗入規格表

申請目的により通行の可能性のある自動車の種類を判断し下表を適用する。

(単位：m)

型式	車種	幅
I式	乗用、小型貨物自動車	4.0以下
II式	普通貨物自動車等（6.5t以下）	8.0以下
III式	大型及び中型貨物自動車等（6.5tを越えるもの）	10.0以下

- 注) (1) 出入りする車種の最大のものを適用するものとする。
(2) 車種はいずれも単車の場合であり、トレーラーまたは特殊な車両が出入りする他所は別途考慮することができるものとする。
(3) ガソリンスタンド等他の法令により定められているものについては、必要とする取付け幅を取るものとする。
(4) 取付け角度は90°を原則とする。ただし、現地の状況によりこれによりがたい場合は60°まで斜め取付けを承認することができる。
(5) 乗入幅の数値は、乗入方向に垂直方向の長さとする。
(6) 申請者の都合により乗入幅は上記の値より縮小することができる。
(7) 上表の出入口幅員では不十分であると認められる場合は、必要な幅員まで拡幅できるものとする。

(別表第2)

舗装厚表

乗入規格表による車種により下表を適用する。

(単位：cm)

型式	車種	セメント コンクリート舗装		アスファルト舗装		
		コン クリ ート	路 盤	密 粒 度	粗 粒 度	路 盤
I式	乗用、小型貨物自動車	15	10	5		25
II式	普通貨物自動車等	20	20	5	5	25
III式	大型及び中型貨物自動車等	25	25	5	10	30

- 注) (1) 舗装厚は出入りする車種の最大のものを適用すること。
(2) コンクリート舗装の場合コンクリート舗装要領によるものとし生コンクリートの呼び強度（設計基準強度） $\sigma_{28}=210\text{kgf/cm}^2$ 以上とする。
(3) アスファルト舗装の場合はアスファルト舗装要領によるものとする。
(4) 路床土は良質土を用いるものとする。
(5) 路盤材料は粒調碎石又はクラッシャーランを用いるものとする。
(6) 申請者の都合により乗入幅を縮小する場合においても舗装厚は、減じないものとする。
(7) 上表は申請者自らが施工する場合であり道路管理者の工事と同時施工で道路管理者が施工する場合の舗装厚については別途考慮できるものとする。

国道、県道のバイパス整備等に伴う旧道移管について

平成 18 年 2 月 16 日付
第 200500123697 号

1 旧道移管に伴う道路工事の方針について

原則として現状移管とする。ただし、やむを得ない場合は、維持的なものに行うこととする。(昭和 63 年 3 月 28 日付土木部長通知による。)

2 旧道移管の文書協議について

(1) 新規事業着手するもの

事業着手までに市町村と文書協議を行い、旧道移管を受ける意向を確認すること。

なお、市町村が旧道移管を受ける意向がない場合は、事業化を前提とした調査費の執行は保留するものとする。

ただし、バイパス完成後も県が管理する必要があると認めた路線については、この限りではない。

(2) 現在事業中のもの

早急に市町村と文書協議を行うこと。市町村が旧道移管を受ける意向がない場合は、原則として移管協議が整うまで次年度以降の予算執行を保留する。

(3) 事業が完了しバイパスと旧道の両方を管理しているもの

早急に市町村と文書協議を行い、移管条件を整理した上で市町村へ移管すること。

国・県道の市町村への管理移管に伴う道路工事に関する基本方針

昭和 63 年 3 月 28 日付
発道 54 号土木部長通知

市町村への管理移管は、原則として現状引渡しとする。ただし、道路管理上やむを得ない場合は、次の基準により取り扱うこと。

1 改良的要素を含むものは認めないこと。

2 維持的なものに限ること。

(1) 舗装補修は、事故防止上放置できない局部的不随、クラック等の補修とし、全面的なオーバーレイは著しく破損率が高い場合に限るものとする。

(2) 側溝整備は、原則として排水不良な既設側溝の補修とする。

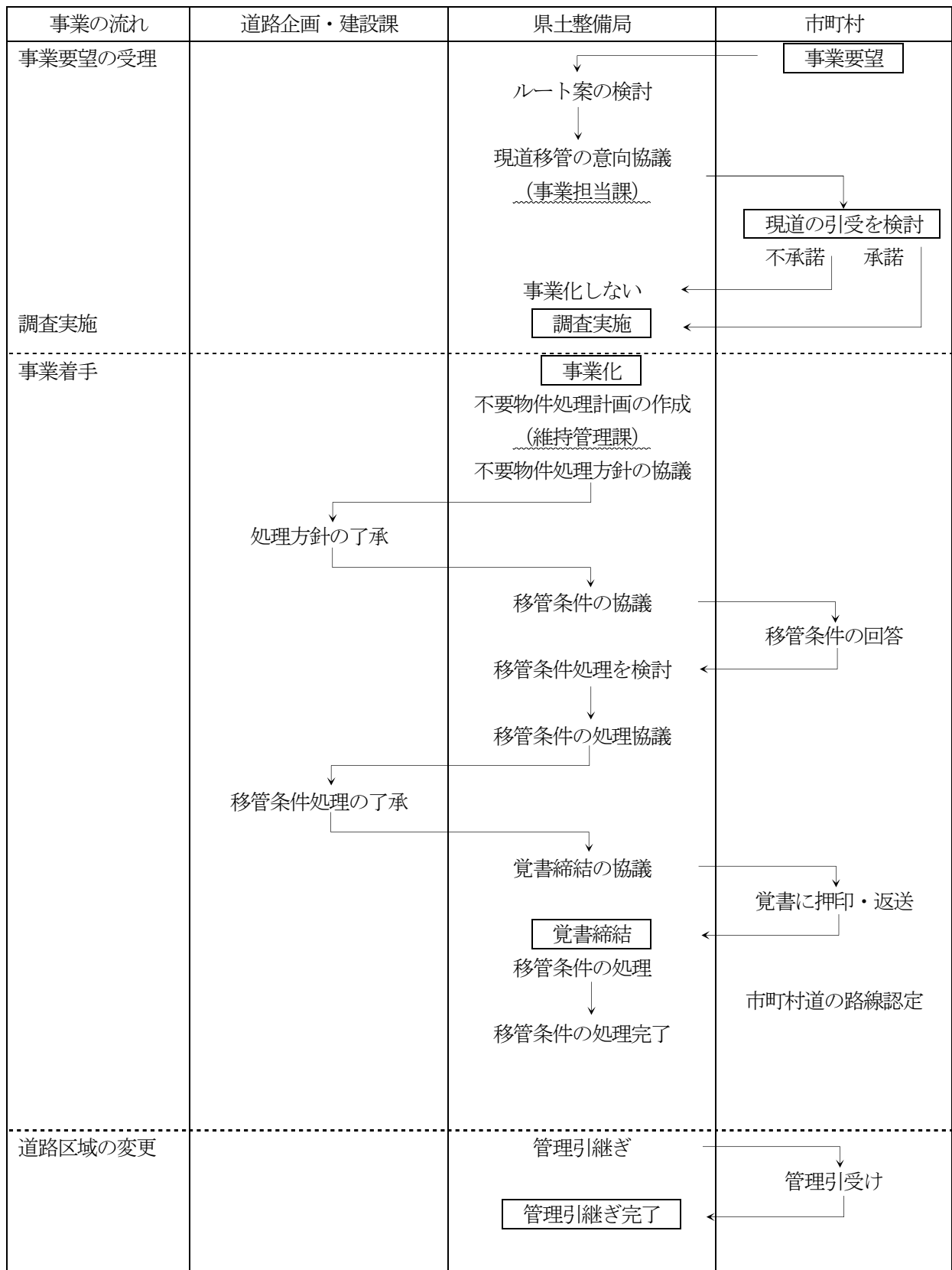
(3) 交通安全施設の整備は、バイパス完成後の残存交通量が極めて大と予想される場合に限るものとする。

地域高規格道路の整備に伴う旧道の処理方針について

平成 10 年 8 月 20 日付
道第 226 号道路課長通知

地域高規格道路は、高規格幹線道路を補完し、高い走行サービスを提供する道路であるが、整備手法としては既存の国道又は県道のバイパスとして整備し、国道等として管理するものである。

したがって、旧道については、県道網として必要な区間を除き、市町村へ管理移管する。



舗装設計における設計期間及び信頼度について

平成18年8月3日付第200600048158号
部内各課・各地方機関あて県土整備部長通知

舗装設計における設計期間及び信頼度について（通知）

舗装技術の進展・多様化や基準類の性能規定化への移行の流れを踏まえ、「道路構造令の一部を改正する政令(平成13年政令第170号)」及び「車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令(平成13年国土交通省令第103号)」が施行されたことに伴い、「舗装の構造に関する技術基準(平成13年6月29日付け国土交通省通達)」が定められ、舗装の構造に関する一般的技術基準が示されたところです。

その適用にあたっては、舗装設計における設計期間及び信頼度を道路管理者が定める必要がありますが、下記のとおり取り扱うこととしますので、今後新たに設計するものから適用してください。

記

1 対 象

- (1) 鳥取県が管理する一般国道、主要地方道及び一般県道
- (2) 道路構造令を適用する農道

2 設計期間 原則として10年

3 信頼度 原則として90%

路肩着色の場合における採用色について

平成21年3月30日付第200800201127号
各地方機関あて道路企画課通知

路肩着色の場合における採用色について（通知）

このことについて、歩行空間の注意喚起等のために路肩を着色する場合の採用色を下記のとおり取り扱うこととしましたので、貴所属関係職員に周知徹底をお願いします。

記

1 基本的な取扱い事項

- (1) 歩行空間の注意喚起等のために路肩を着色する場合は、原則、緑色を採用することとする。
- (2) 採用色については、現況を十分調査したうえで、景観に配慮したものとし、地域住民及び当該警察署と十分調整を行うこととする。
- (3) 上記の事項で対応できない場合には、別途、道路企画課と協議するものとする。

2 適用

平成21年4月1日以降に施工する工事から適用するものとする。

鳥取県が管理する道路トンネルにおける非常電話の設置について

平成21年11月13日付第200900130502号
部内各課・各地方機関あて道路企画・道路建設課長通知

鳥取県が管理する道路トンネルにおける非常電話の設置について(通知)

このことについて、従来、対面交通トンネルの場合は、トンネル内片側200m間隔で両側に設置（千鳥配列）を原則としてきたところですが、昨今、非常電話の使用実態が極めて少ないこと、携帯電話不感地帯が相当改善されていること、国土交通省をはじめ全国的には片側設置の事例も相当あること等にかんがみ、鳥取県が管理する道路トンネルにおける非常電話の設置について、下記のとおり運用することとしました。

については、平成21年11月13日から着手する箇所から適用してください。

記

- 1 対面交通の場合は、トンネル内片側200m間隔で設置する。
- 2 一方通行の場合は、トンネル内進行方向に向かって左側200m間隔で設置する。
- 3 非常駐車帯のあるトンネルにおいては、非常駐車帯（上下線共）に設置する。
- 4 トンネル両坑口付近に設置する。

「日本電信電話株式会社に係る道路の占用物件等の移転等に要する費用の負担等に関する覚書」の変更及び県道の管理に用いる通信施設の取扱について（通知）

平成25年6月21日付第201300053533号
各地方機関あて県土整備部長通知

このことについては、平成24年5月14日付第201200029803号及び第201200029804号で通知したとおり、見直しを行ってきたところですが、別添写しのとおり覚書を変更しました。

については、平成25年7月1日から県道の管理に用いる通信施設（以下「通信施設」という。）の管理及び保守については、本県が行うこととしますので適切に対応くださるようお願いいたします。

記

- 1 既存の通信施設（トンネル非常電話機）の取扱
日本電信電話株式会社から別紙のとおり無償で譲渡を受けることとし、本県で管理及び保守することとします。なお、手続に係る申請等は県土整備部で一括して行うこととしますが、支払手続はそれぞれ通信施設を所管する各総合事務所等でお願いたします。
- 2 新設の通信施設の取扱
本県が設置し、管理及び保守することとします。

道路事業に伴う西日本旅客鉄道株式会社米子支社と締結する協定書の雛型について

平成 28 年 3 月 31 日付第 201500197586 号
部内各課・各地方機関あて道路企画課長通知

このことについて、別添のとおり協定書の雛型を定めましたので、御承知ください。
ついては、今後の協定書締結に当たり、道路事業当業者はこの雛型を元に詳細な記載内容を鉄道事業担
当者と調整してください。

単年度事業の協定

協 定 書 (案)

鳥取県（以下「甲」という。）と西日本旅客鉄道株式会社（以下「乙」という。）とは、○道△□○
事業に伴う□□線△△・▽▽間○△□工事（以下「工事」という。）の施行について、次のとおり協定
を締結する。

（公正性と透明性の確保）

第 1 条 甲及び乙は、本協定による工事が公共事業であることに鑑み、工事の執行に当たり、相互に公
正性、透明性の確保に努めるとともに、協力して適切な事務処理を行い、事業の促進を図るものとす
る。

（工事の位置及び設計）

第 2 条 工事の位置及び設計は、別紙図書のとおりとする。

（工事の内容及び施行区分）

第 3 条 工事の内容及び施行区分は、別紙「事業内容計画書」のとおりとする。

（工事の完成期限及び工程）

第 4 条 工事の完成期限は平成○○年△月□日とし、工程は別紙「事業工程表」のとおりとする。

（工事の計画予算及び負担）

第 5 条 工事の計画予算は、別紙「工事費概算額調書」のとおりとする。ただし、乙が第 7 条の契約関
係資料を提出した場合は、「工事費概算額調書」の変更は行わないものとする。

2 工事に要する費用（以下「工事費」という。）は、総額概算□□、□□□千円とし、別紙「事業費
負担額調書」のとおり全額甲が負担するものとする。（乙の負担がある場合：～のとおり、甲が○○
千円、乙が△□千円をそれぞれ負担するものとする。）

（工事費の前金払及び部分払）

第 6 条 乙は、前条により甲が負担する金額の 40 パーセントの範囲内において、協定締結後、前金払
の請求ができるものとする。

2 乙は、部分払を請求するときは、あらかじめ、『出来高予定調書』を甲に提出し、甲による出来高
の確認を受けるものとする。

3 乙は、前各項の請求を行う場合は、別途納入計画を定め甲に提出するものとする。

4 甲は前項の納入計画に基づき、別途乙の発行する支払請求書により乙に納入するものとし、その方
法、時期については、別途甲・乙協議するものとする。

5 第 2 項の請求は、工事費の支払及び費用が発生する予定の 3 箇月前からできるものとする。なお、
工事進捗等で納入計画に変更が生じる場合は、甲・乙協議のうえ処理するものとする。

（契約関係資料の提出）

第 7 条 乙は、乙が発注した工事に係る請負契約締結後、当該請負契約の完了時及び精算時に、当該請
負契約及び工事の出来高・しゅん功に関する資料を甲へ提出するものとする。ただし、具体的な提出
時期及び方法は、甲・乙協議のうえ定めるものとする。

(工事費の確認及び精算)

第8条 乙は、工事完成後速やかに甲の確認を得て工事費を精算するものとする。

2 前項の工事費の精算額が第5条第2項で定める工事費の範囲内である場合は、本協定の変更は行わないものとする。

(工事の内容等の変更)

第9条 工事の設計変更、物価労賃の変動等により、工事の内容等に著しい変更をきたす場合は、あらかじめ、甲・乙協議するものとする。

(施設の帰属及び管理)

第10条 工事完成後の施設の帰属及び管理の区分は、次のとおりとする。

道路施設	甲
鉄道施設	乙

(残存物件の処理)

第11条 工事の結果発生する撤廃物等の処理は、当該撤廃物等を管理していた側において行うものとする。

2 工事の施行上購入し、又は設備した物件で工事施行の結果発生する残存物件については、甲に帰属するものとし、乙が処分のうえ、その価格は第8条第1項の精算の際に処理するものとする。

(工事用地の確保等)

第12条 甲は、乙の工事施行のため必要となる用地を乙が工事着手する日までに確保するものとし、無償で乙の使用に供するものとする。

(必要に応じて、有償譲渡や占用について追加)

(行政上の手続及び苦情等の処理)

第13条 工事施行に伴う行政上の手続は、甲・乙協議のうえ行い、また、第三者からの苦情等の処理については、甲・乙協議のうえ処理するものとする。

(損害の負担)

第14条 工事施行に伴う損害は、乙の重大な責めによる場合を除き、甲が負担するものとする。

(工事の進捗状況に関する打合せ等)

第15条 甲及び乙は、必要に応じて工事の進捗状況に関する打合せを行うものとし、事務手続等に変更が伴う場合は、甲・乙協議のうえ適切な措置を講ずるものとする。

(必要に応じて追加)

(その他)

第16条 前各条に定めのない事項又は疑義を生じた事項については、その都度甲・乙協議して処理するものとする。

以上、協定の証としてこの協定書2通を作成し、甲・乙おのおの記名押印のうえ、各自1通を保有する。

年 月 日

甲	鳥取県				
	鳥取県知事		○	△	▽ □
乙	西日本旅客鉄道株式会社				
	執行役員米子支社長		○	○	□ □

複数年度事業の協定 1/2

基本協定書

鳥取県(以下「甲」という。)と西日本旅客鉄道株式会社(以下「乙」という。)とは、○道△□○事業に伴う□□線△△・▽▽間○△□工事(以下「工事」という。)の施行について、次のとおり協定を締結する。

(公正性と透明性の確保)

第1条 甲及び乙は、本協定による工事が公共事業であることに鑑み、工事の執行に当たり、相互に公正性、透明性の確保に努めるとともに、協力して適切な事務処理を行い、事業の促進を図るものとする。

(工事の位置及び設計)

第2条 工事の位置及び設計は、別紙図書のとおりとする。

(工事の内容及び施行区分)

第3条 工事の内容及び施行区分は、別紙「事業内容計画書」のとおりとする。

(工事の完成期限及び工程)

第4条 工事の完成期限は平成〇〇年△月□日とし、工程は別紙「事業工程表」のとおりとする。

(工事の計画予算及び負担)

第5条 工事の計画予算は、別紙「工事費概算額調書」のとおりとする。ただし、乙が第11条の契約関係資料を提出した場合は、「工事費概算額調書」の変更は行わないものとする。

2 工事に要する費用(以下「工事費」という。)は、総額概算□□□、□□□千円とし、別紙「事業費負担額調書」のとおり全額甲が負担するものとする。(乙の負担がある場合：~のとおり、甲が〇〇千円、乙が△□千円をそれぞれ負担するものとする。)

(年度協定)

第6条 甲及び乙は、各年度の工事の施行に当たっては、別途当該年度毎の工事施行に関する年度協定を締結するものとする。

2 甲及び乙は、前項の年度協定を締結するに当たり、工事の継続に支障しないよう努めるものとする。

(工事費の確認及び精算)

第7条 乙は、工事完成後速やかに甲の確認を得て工事費を精算するものとする。

(工事の内容等の変更)

第8条 工事の設計変更、物価労賃の変動等により、工事の内容等に著しい変更をきたす場合は、あらかじめ、甲・乙協議するものとする。

(施設の帰属及び管理)

第9条 工事完成後の施設の帰属及び管理の区分は、次のとおりとする。

道路施設 甲

鉄道施設 乙

(残存物件の処理)

第10条 工事の結果発生する撤廃物等の処理は、当該撤廃物等を管理していた側において行うものとする。

2 工事の施行上購入し、又は設備した物件で工事施行の結果発生する残存物件については、甲に帰属するものとし、乙が処分のため、その価格は第7条の精算の際に処理するものとする。

(契約関係資料の提出)

第11条 乙は、乙が発注した工事に係る請負契約締結後、当該請負契約の完了時及び精算時に、当該請負契約及び工事の出来高・しゅん功に関する資料を甲へ提出するものとする。ただし、具体的な提出時期及び方法は、甲・乙協議のうえ定めるものとする。

(工事用地の確保等)

第12条 甲は、乙の工事施行のため必要となる用地を乙が工事着手する日までに確保するものとし、無償で乙の使用に供するものとする。

(必要に応じて、有償譲渡や占有について追加)

(行政上の手続及び苦情等の処理)

第13条 工事施行に伴う行政上の手続は、甲・乙協議のうえ行い、また、第三者からの苦情等の処理については、甲・乙協議のうえ処理するものとする。

(損害の負担)

第14条 工事施行に伴う損害は、乙の重大な責めによる場合を除き、甲が負担するものとする。

(工事の進捗状況に関する打合せ等)

第15条 甲及び乙は、必要に応じて工事の進捗状況に関する打合せを行うものとし、事務手続等に変更が伴う場合は、甲・乙協議のうえ適切な措置を講ずるものとする。

(必要に応じて追加)

(その他)

第16条 前各条に定めのない事項又は疑義を生じた事項については、その都度甲・乙協議して処理するものとする。

以上、協定の証としてこの協定書2通を作成し、甲・乙おのおの記名押印のうえ、各自1通を保有する。

年 月 日

甲 鳥取県
鳥取県知事 ○ △ ▽ □
乙 西日本旅客鉄道株式会社
執行役員米子支社長 ○ ○ □ □

複数年度事業の協定 2/2

〇〇年度実施協定書

鳥取県（以下「甲」という。）と、西日本旅客鉄道株式会社（以下「乙」という。）とは、〇〇年〇月〇日付けで締結した〇道△□〇事業に伴う□□線△△・▽▽間〇△□工事の施行に関する基本協定書第6条第1項に基づき、〇〇年度工事（以下「工事」という。）の施行について、次のとおり協定を締結する。

(工事の内容及び施行区分)

第1条 工事の内容及び施行区分は、別紙「平成〇〇年度事業内容計画書」のとおりとする。

(工事の完成期限及び工程)

第2条 工事の完成期限は平成〇△年〇月〇日とし、工程は別紙「平成〇〇年度事業工程表」のとおりとする。

(工事の計画予算及び負担)

第3条 工事に要する費用（以下「工事費」という。）は、総額概算□□□, □□□千円とし、別紙「平成〇〇年度事業費負担額調書」のとおり全額甲（又は：甲乙が）が負担するものとする。

(工事費の前金払及び部分払)

第4条 乙は、前条により甲が負担する金額の40パーセントの範囲内において、協定締結後、前金払の請求ができるものとする。

2 乙は、部分払を請求するときは、あらかじめ、『出来高予定調書』を甲に提出し、甲による出来高の確認を受けるものとする。

3 乙は、前各項の請求を行う場合は、別途納入計画を定め甲に提出するものとする。

4 甲は前項の納入計画に基づき、別途乙の発行する支払請求書により乙に納入するものとし、その方法、時期については、別途甲・乙協議するものとする。

5 第2項の請求は、工事費の支払及び費用が発生する予定の3箇月前からできるものとする。なお、工事進捗等で納入計画に変更が生じる場合は、甲・乙協議のうえ処理するものとする。

(工事費の確認及び精算)

第5条 乙は、工事完成後速やかに甲の確認を得て工事費を精算するものとする。

2 前項の工事費の精算額が第3条で定める工事費の範囲内である場合は、本協定の変更は行わないものとする。

(その他)

第6条 前各条に定めのない事項又は疑義を生じた事項については、その都度甲・乙協議して処理するものとする。

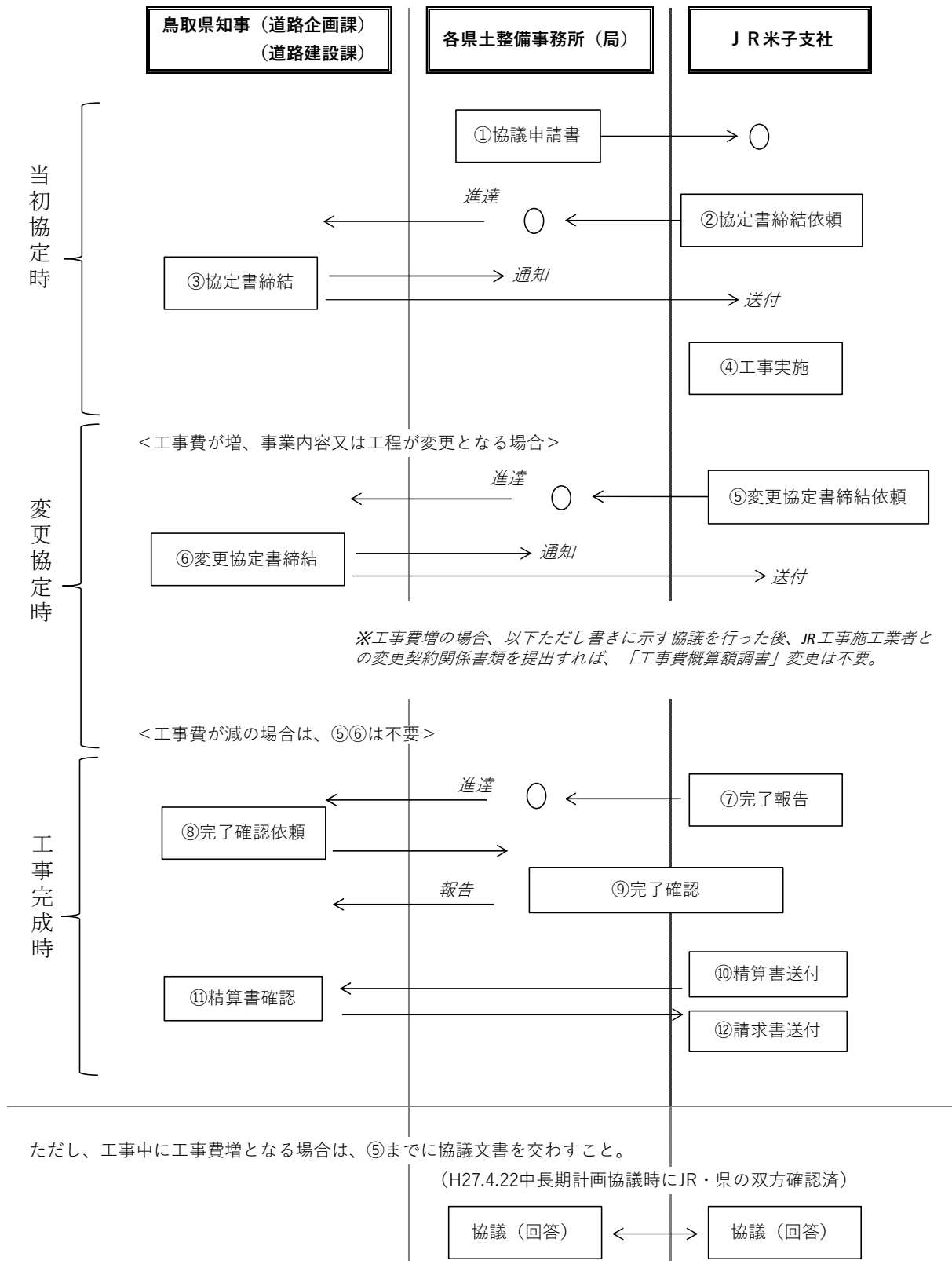
以上、協定の証としてこの協定書2通を作成し、甲・乙おのおの記名押印のうえ、各自1通を保有する。

年 月 日

甲 鳥取県
鳥取県知事 ○ △ ▽ □

乙 西日本旅客鉄道株式会社
執行役員米子支社長 ○ ○ □ □

鳥取県道路事業（踏切拡幅、橋梁新設及び修繕等）におけるJR米子支社との協定締結の流れ



※工事費増の原因者から協議文書（押印）を送付。
増の理由、増額の内訳がわかる資料（工事費概算額調書程度）を添付。

主要交差点の名称について

平成27年2月17日付第201400170200号
部内各課・各地方機関あて道路企画課長通知

本県では、わかりやすい道路案内標識の整備の一環として、県内の交差点における主要地点案内標識（交差点名）の整備を行っているところでありますが、この度、交差点名称の決定手順を別添のとおり決めましたので、ご承知ください。

別 添

交差点名称の決定手順

1 この手順は次の交差点について適用する

- ・ 県管理道路どうしが交わる信号機のある交差点
- ・ 県管理道路と市町村道、臨港道路、農道等が交わる信号機のある交差点においても、交通量が多く、主要と判断できる交差点
- ・ 既に交差点の名称はあるが、名称の変更が必要と判断される県管理道路にかかる交差点

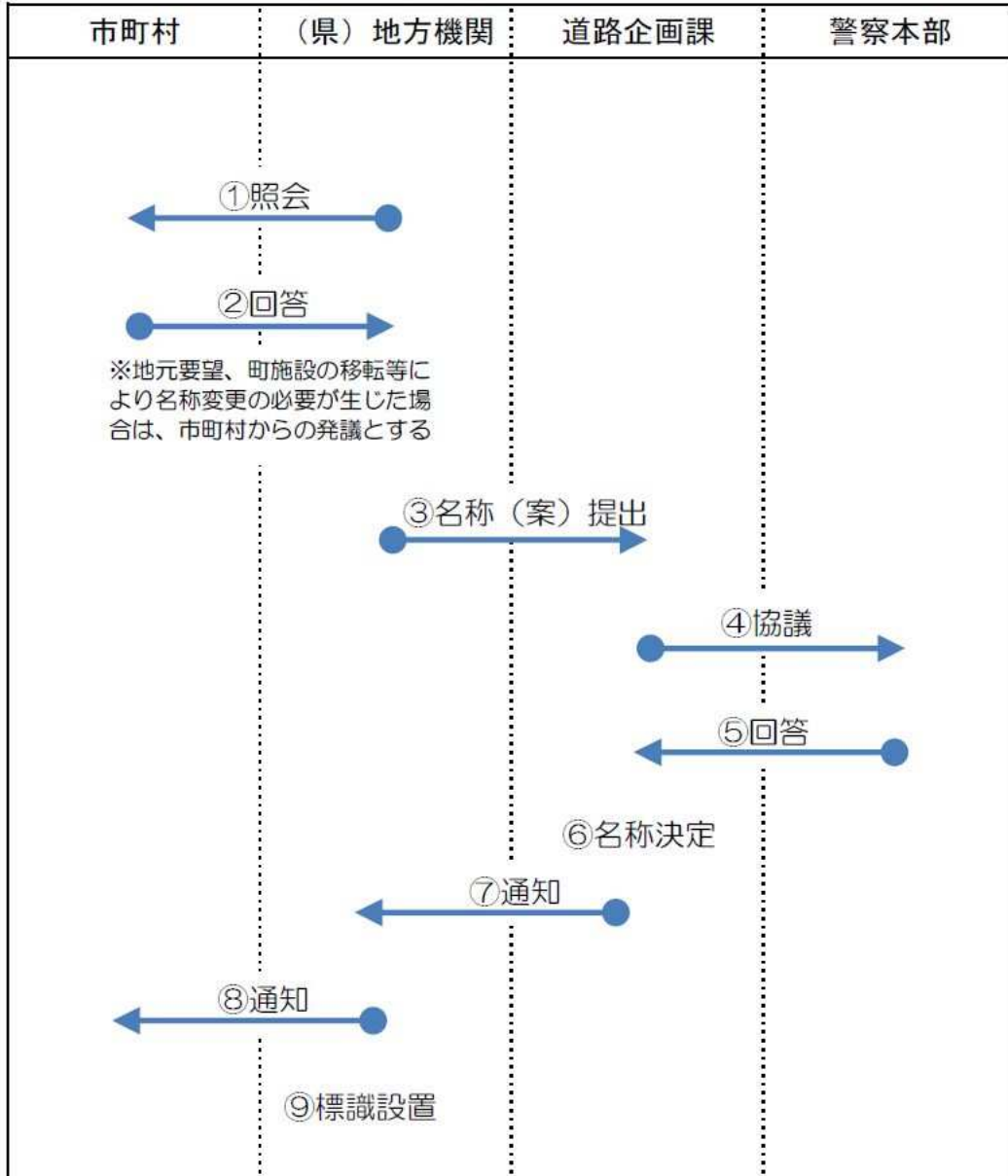
2 交差点の名称の決定に関する手続きは次のとおりとする。

- (1) 地方機関（総合事務所、県土整備事務所）は、地元市町村に意見（名称案）を求める。
- (2) 地方機関は、地元市町村の意見を参考に、次の事項に留意の上名称（案）を作成し、道路企画課へ提出する。
 - ・ 分かりやすい名称であるか
 - ・ 同一地方機関内に、同一名称又は似た名称がないか
 - ・ 地元住民だけでなく、広範囲の人に認識してもらえる名称であるか
- (3) 道路企画課は警察本部と、名称（案）、信号柱への標識設置について協議し、名称を決定する。
- (4) 道路企画課は決定した名称を地方機関へ通知し、地方機関は地元市町村へ通知する。
- (5) 地方機関は交差点名称標識を設置する。

3 手続きの時期

- ・ 名称の新規決定及び変更の必要性が生じた際、随時手続きを行う。

交差点名称の決定手順のフロー



既設道路橋の耐震性能照査及び耐震補強設計について

平成28年3月29日付第201500191569号
部内各課・各地方機関あて道路企画課長通知

このことについて、国土交通省中国地方整備局道路部 地域道路課から、別添のとおり事務連絡がありました。

これは、既設道路橋の耐震補強にあたって、基礎の照査に関する取り扱いを定めたものであり、本県においても、平成28年4月1日以降設計する橋梁の耐震補強設計から、これに準じて下記のとおり取り扱うこととしたので通知します。

記

- 1 「既設道路橋の耐震性能照査及び耐震補強設計において道路橋示方書を準用する場合の考え方及び留意点について（案）」において個別の橋毎に検討することとなっている基礎の限界状態については、橋の重要度に応じ下表により区分することを標準とする。

表 耐震性能と基礎の限界状態の考え方

設計地震動		A種の橋	B種の橋
レベル1地震動		地震によって橋としての健全性を損なわない性能 (耐震性能1) 【原則として、Y点を超えないように設計する】	
レベル2 地震動	タイプI地震動 (プレート境界型の大規模な地震)	地震による損傷が橋としての致命的とならない性能 (耐震性能3) 【原則として、U点を超えないように設計する】	地震による損傷が限定的なものに留まり、橋としての機能の回復が速やかに行いうる性能 (耐震性能2) 【原則として、M点を超えないように設計する】
	タイプII地震動 (兵庫県南部地震のような内陸直下型地震)		

※「A種の橋」「B種の橋」の区分は、「道路工事関係技術便覧（第五版）（平成24年11月）」（P321 表10-6-2 「橋の重要度の区分」）によること。

- 2 県内には、耐震補強が未対策となっている橋梁が多数存在し、これらの対策が急務であることから、既に耐震補強を完了した橋梁について、本通知に基づく基礎の照査及び補強工事の追加検討は、当面の間、実施しないこと。
- 3 本通知に基づく基礎の照査及び補強工法の検討に当たっては以下の点に留意すること。
 - ①耐震補強工事の設計に当たっては、基礎部分への影響を照査するなどして検討した上で橋りょう全体として耐震性能を確保できる工法を選定すること。
 - ②その結果、橋りょうの耐震性能が確保されないおそれがある場合は、基礎補強も含めた検討を行うこと。
 - ③基礎補強を実施する場合、多大なコストが必要となること、現場条件等により工事の制約が生じることが想定されるため、基礎補強の規模・予算・実施可能性等を総合的に勘案し、実施時期を決定すること。
 - ④③の結果、上部工及び橋脚の耐震補強と同時期に基礎補強を実施しない場合は、橋梁の当面の耐震性能を把握した上で、後年度実施とした場合の利点及び問題点等を十分整理すること。
 - ⑤既存資料等から、照査に必要な基礎の形状や地盤の土質の推定が困難な場合は、設置年代の基準類等を考慮した復元計算や必要最小限の現地調査等により、基礎部の形式を橋の耐震性にとって安全側となるように個別に仮定すること。

災害防除事業における用地買収方針について（通知）

令和3年8月2日付第202100113588号

部内各課・各地方機関あて道路企画課長通知

このことについて、平成27年度道路事業担当者会議において取扱いを回答しているところですが、事業実施においては対応が統一されていないことから、今後の方針を別紙のとおり定めましたので通知します。

ついては、今後、用地測量に着手する業務から適用するとともに、現在、実施中の業務についても、対応できるものは適用してください。

【別紙】災害防除事業における用地買収方針について

令和3年8月2日

道路企画課

<用地買収の方針>

- 道路施設（落石防護柵、ワイヤロープ掛工等）を設置する場合、用地買収した上で道路区域に指定する。
- 道路施設（ワイヤロープ掛工等）を現道（道路区域）から離れた箇所に設置する場合、継続的に施設を維持管理するために現道（道路区域）から当該施設までの管理用通路を設定するものとし、当該土地も用地買収した上で道路区域に指定する。

※平成27年度第2回道路事業担当者会議の議題回答でも同様の方針を示している。

【管理用通路の用途】

- 道路施設（ワイヤロープ掛工等）点検時におけるアクセス経路の確保
- 道路施設（ワイヤロープ掛工等）修繕時における仮設物（モノレール等）の設置経路の確保

※修繕時には必要に応じて借地、土地使用承諾等により追加の用地を確保する。

【特例措置 その1：用地買収の特例】

- 現道（道路区域）から当該施設（ワイヤロープ掛工等）までの距離が比較的近い場合等の理由により、一連区域を用地買収・道路区域指定することが維持管理上有効であると判断できる場合は、現場状況に応じて用地買収（道路区域指定）範囲を検討する。

【特例措置 その2：管理用道路を用地買収できない場合の対応】

- 管理用通路を用地買収（道路区域指定）できない場合、「施設の維持管理に必要と思われる範囲の地権者等に、予め、土地の立ち入り・借地について同意書」を取得し、維持管理上の土地使用を可能とする。

<同意書取得の特例とする事例>

以下のような理由により用地買収が困難となる場合

- ① 山腹の起伏が複雑等の理由で、管理用通路を設定できない
- ② 広範囲の地番の中央付近を管理用通路に設定せざるを得ず、土地利用上、地権者に多大な不利益があると判断される。等

※判断に迷う場合は道路企画課に協議する。

災害協定実施細目に基づく県管理道路上の倒木処理に係る費用負担等の取扱いについて

令和3年9月10日付第202100143798号

各地方機関あて道路企画課長通知

このことについて、災害協定実施細目に基づく県管理道路上の倒木処理に係る費用負担等の取扱いを別添のとおり定めましたので、今後はこの取り扱いに基づき対応してください。

災害協定実施細目に基づく県管理道路上の倒木処理に係る費用負担等の取扱いについて

道路企画課

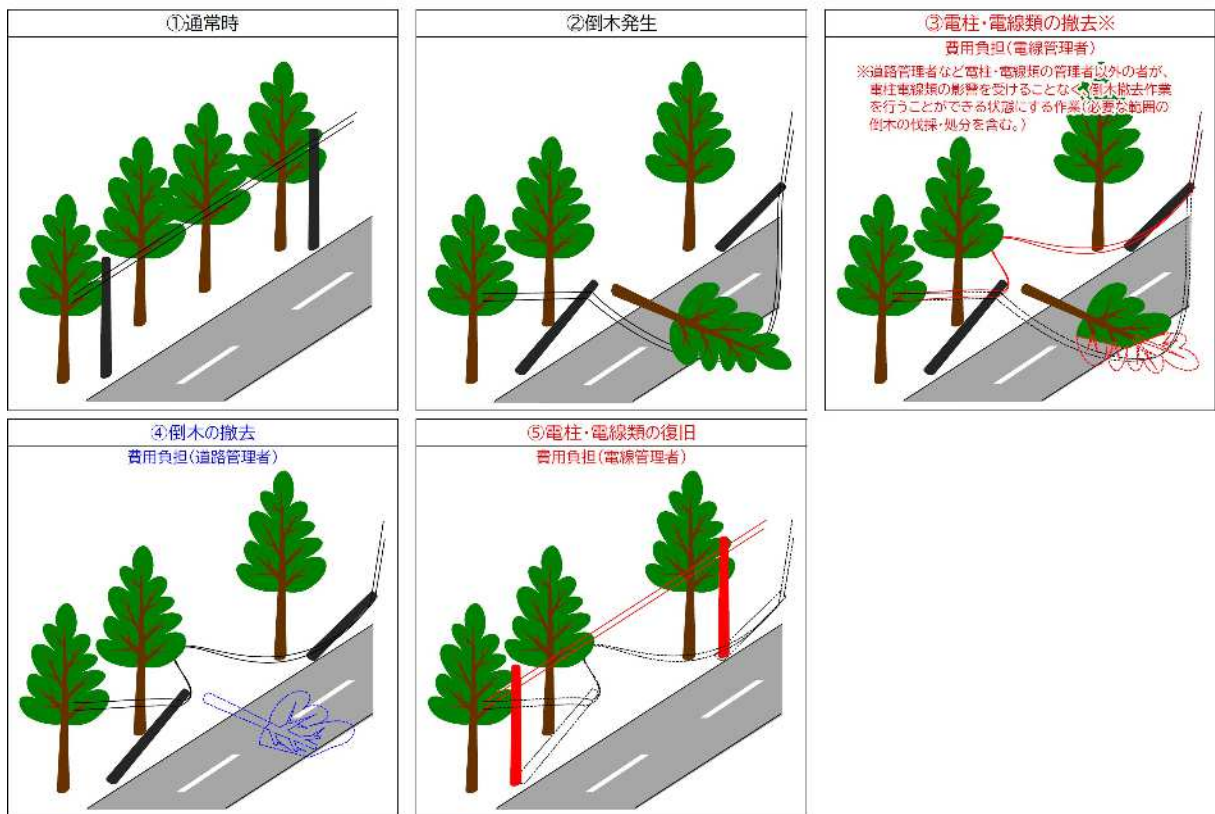
ケース(※1)	作業分担	実施主体	費用負担(※2)						
【1】電柱・電線類及び倒木が道路交通に支障を及ぼしている場合 (倒木が電柱・電線類に影響を与えている状態)	① 電柱・電線類の撤去 (道路管理者など電柱・電線類の管理者以外の者が、電柱・電線類の影響を受けることなく、倒木撤去作業を行うことができる状態にする作業(必要な範囲の倒木の伐採・処分を含む。)) ② 倒木の撤去	① 電柱・電線類の管理者 (以下「電線管理者」という。) ◆ 関係する電線管理者が複数の場合は、当事者間の協議により実施主体・費用負担割合等を決定する。 ◆ 災害協定実施細目の規定に基づき、道路管理者が電柱・電線類の撤去を行った上で電線管理者に未償する場合がある。 ② 立木管理者 <input type="checkbox"/> 緊急的な対応として電線管理者又は道路管理者において倒木処理を行った場合の費用請求は災害協定実施細目の規定に基づき下表のとおりとする。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>倒木処理実施主体</td> <td>費用請求先</td> </tr> <tr> <td>電線管理者</td> <td>道路管理者</td> </tr> <tr> <td>道路管理者</td> <td>道路管理者</td> </tr> </table>	倒木処理実施主体	費用請求先	電線管理者	道路管理者	道路管理者	道路管理者	① 電線管理者 ② 立木管理者
倒木処理実施主体	費用請求先								
電線管理者	道路管理者								
道路管理者	道路管理者								
【2】電柱・電線類が道路交通に支障を及ぼしている場合	○ 電柱・電線類の撤去	○ 電線管理者 ◆ 関係する電線管理者が複数の場合は、当事者間の協議により実施主体・費用負担割合等を決定する。 ◆ 災害協定実施細目の規定に基づき、道路管理者が電柱・電線類の撤去を行った上で電線管理者に未償する場合がある。	○ 電線管理者						
【3】倒木が道路交通に支障を及ぼしている場合 (倒木が電柱・電線類に影響を与えていない状態)	● 倒木の撤去	● 立木管理者 <input type="checkbox"/> 緊急的な対応として電線管理者又は道路管理者において倒木処理を行った場合の費用請求先は災害協定実施細目の規定に基づき下表のとおりとする。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>倒木処理実施主体</td> <td>費用請求先</td> </tr> <tr> <td>電線管理者</td> <td>道路管理者</td> </tr> <tr> <td>道路管理者</td> <td>道路管理者</td> </tr> </table>	倒木処理実施主体	費用請求先	電線管理者	道路管理者	道路管理者	道路管理者	● 立木管理者
倒木処理実施主体	費用請求先								
電線管理者	道路管理者								
道路管理者	道路管理者								

(※1) 当該物件が道路交通に支障を及ぼす危険性があることが客観的に予見可能であり、通行を規制する必要がある場合を含む。

(※2) 倒木が原因となって道路交通に支障を及ぼしているケース【1】及び【3】の場合は、本来、当該立木の管理権において撤去及び撤去費用の負担がなされるべきであるが、立木管理者への請求については、各者が個別に事案毎の状況に応じて検討する。

(※3) 同時における対応については、電線管理者と道路管理者との間で本取扱いを基本として協議の上、決定する。

ケース【1】電柱・電線類及び倒木が道路交通に支障を及ぼしている場合の費用負担のイメージ



道路事業に併せた無電柱化を推進するための2年前通知について

令和3年9月10日付第202100143066号
部内各課・各地方機関あて道路企画課長通知

このことについて、「道路事業に併せた無電柱化を推進するための手引き」（令和元年9月30日付国土交通省道路局事務連絡）を参考に別添のとおり「道路事業に併せた無電柱化を推進するための2年前に通知する事業の対象」を定めましたので、通知します。

別 添

道路事業に併せた無電柱化を推進するため2年前に通知する事業の対象について

令和3年9月14日
道 路 企 画 課

平成28年12月16日に施行された無電柱化の推進に関する法律（以下「無電柱化法」という。）第12条^(注1)により、道路の新設、改築又は修繕に関する事業が実施される場合は、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするものとされたところであるが、どのような場合に電線を地上に設けてはならないかが、必ずしも明確ではなかった。

このため、平成31年4月1日に道路法施行規則（以下「規則」という。）第4条の4の2が改正され、「電線の地中化が技術上困難であると認められる場所^(注2)」以外は、道路法施行令第11条第1項第1号における「公益上やむを得ないと認められる場所」には該当しないとの解釈が明確化され、無電柱化法第12条の実効性が担保されたところである。

この「電線の地中化が技術上困難であると認められる場所」については、規則の技術的細目等において詳細が定められているところであるが、『関係事業者の予算の確保、設計等の準備に要する最低限必要な期間として、道路を掘削する工事着手の2年前までに道路を掘削する工事が実施される旨の通知（以下「2年前通知」という。）がなされていない場所』が該当条件の一つとされていることから、2年前通知が適切に実施されていない場合は、仮に掘削深や延長等の他条件において無電柱化が可能であったとしても、地上への道路占用を許可しなければならない可能性が生じることとなる。

については、「道路事業に併せた無電柱化を推進するための手引き」（令和元年9月30日付国土交通省道路局事務連絡）を参考に、2年前通知を実施する事業について下記のとおり定め、地上道路占用の削減とともに無電柱化の推進を図るものである。

1 対象事業実施期間（手引き2. ③）

通知する年度から、対象事業の道路を掘削する工事着手が3年後の年度である場合
例）R3年度通知の場合、R6年度以降工事着手

2 対象事業

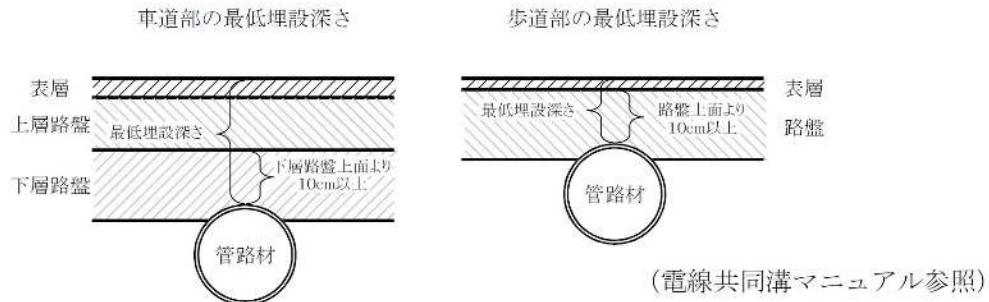
- ①道路新設（バイパス）
- ②道路改良（線形改良、現道拡幅）
- ③歩道整備

※道路法37条第1項に基づく占用制限実施区域の指定がされている「第1次緊急輸送道路」、「自動車専用道路
その他自動車のみの一般交通の用に供されている道路」、「無電柱化実施済み区間」及び「その他防災上の主要道路」を除く

3 構造条件（手引き2. ①）

- ①道路工事の掘削深さが、最低埋設深さ（路盤上面より10cmを加えた値）まで達すると想定される場合
- ②盛土内に最低埋設深さ（路盤上面より10cmを加えた値）で電線類を敷設できると想定される場合

※最低埋設深さは下図を参考とし、2年前通知後の関係事業者等との調整により埋設が困難となった場合は「電線の地中化が技術上困難であると認められる場所」に該当するものとする。



4 占用が想定される関係事業者への通知及び通知後の調整（手引き 2. ③）

- ①通知対象予定箇所における「関係事業者負担による無電柱化実施の可能性についての意向」を関係事業者を確認（道路法第 37 条の区域指定による占用制限の予定区間は除く）
- ②関係事業者へ文書による通知（工事着手の基準日の 2 年前まで）※基準日は工事着手年度の 4 月 1 日
 - ・「関係事業者による無電柱化実施の可能性についての意向」が確認された箇所及び道路法第 37 条の区域指定による占用制限予定区間の箇所が通知対象
 - ・道路企画課から関係事業者へ通知
 - ・事業通知書（別紙 4）、道路事業に併せた無電柱化に係る事業リスト（別紙 5）、位置図、平面図、横断面図等
- ③関係事業者と無電柱化の実施可否、実施時期、方法等を調整し、実施案のとりまとめ
 - ・県（道路企画課・各県土整備事務所（局））と関係者事業者による調整会議で決定
 - ・無電柱化の実施の可否については、別紙 1～3 及び別紙 6 による
- ④「中国地区電線類地中化協議会」鳥取県地域部会（検討部会）で実施案の報告及び確認
 - ・通知後の 5～6 月に開催
 - ・道路事業に併せた無電柱化に係る事業リスト（別紙 5）
- ⑤道路事業に併せた無電柱化を関係事業者が実施する場合は、工事発注前及び工事発注後に道路管理者と関係事業者の双方が効率的に工事を実施できるよう工程等の調整

（注 1）無電柱化の推進に関する法律（電柱又は電線の設置の抑制及び撤去）第十二条

関係事業者は、社会資本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）第二条第二項第一号に掲げる事業（道路の維持に関するものを除く。）、都市計画法（昭和四十四年法律第百号）第四条第七項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施される場合には、これらの事業の状況を踏まえつつ、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするとともに、当該場合において、現に設置し及び管理する道路上の電柱又は電線の撤去を当該事業の実施と併せて行うことができるときは、当該電柱又は電線を撤去するものとする。

（注 2）技術上困難と認められる場所

- (1) 道路を掘削する工事を行う場合であっても、掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さの基準に照らして十分でない場所
- (2) 道路を掘削する工事の施工区間延長が、各地上機器の供給区間延長と整合しない場所
- (3) 関係事業者の予算の確保、設計等の準備に要する最低限必要な期間として、道路を掘削する工事着手の 2 年前までに道路を掘削する工事が実施される旨の通知がなされていない場所
- (4) 上記以外
 - ア 道路の幅員が著しく狭く、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所
 - イ 既に地下に埋設されている占用物件が多数あり、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所
 - ウ 災害又は事故が原因で、現に供給されていた電力・通信サービスが途絶え、緊急的に電柱の地上への設置により、当該サービスの供給を確保する必要がある場所

【別紙 1】2 年前通知による無電柱化の推進について

【別紙 2】2 年前通知後の関係事業者との調整フロー（新設の場合）

【別紙 3】電柱占用に対する対応について

【別紙 4】事業通知書

【別紙 5】道路事業に併せた無電柱化に係る事業リスト

【別紙 6】2 年前通知による占用制限の運用について

【別紙 7】道路事業に併せた無電柱化を推進するための手引き（令和元年 9 月 30 日付国土交通省道路局事務連絡）

2年前通知による無電柱化の推進について

	無余 地性	無電柱化実施 の可否 (技術上困難と認め られるか判断)	関係事業者 調整結果	地上の道路占有
2年前 通知	道路の敷地外に 適当な場所がない	無電柱化 可能	無電柱化を実施する。 ^{※1}	—
			関係事業者の意向により、無電 柱化を実施しない。	・新設の地上占有は許可しない。 ^{※5} ・既設の地上占有の更新は許可す る。 ^{※2}
		無電柱化 不可能	無電柱化不可理由 ^{※4} ・延長 ・埋設空間 (埋設深、幅) ・地上機器・引込部 ・実施時期	・新設の地上占有は許可する。 ^{※2・3} ・既設の地上占有の更新は許可す る。 ^{※2}

※1 無電柱化実施方式については、関係事業者が負担することを基本とするが、

- ①令和2年度鳥取県無電柱化推進計画における位置付け
 - ②関係事業者の数
 - ③関係事業者の意向
- 等を踏まえて総合的に判断する。

※2 道路占有は鳥取県道路占有許可個別基準により判断する。

※3 道路法37条第1項に基づく占有制限実施区域に指定されている区間を除く

※4 【別紙7】道路に併せた無電柱化を推進するための手引き、電線共同溝マニュアル、鳥取県道路
占有許可基準（単独地中化方式の場合）により判断する。

※5 事業完了後は、鳥取県道路占有許可個別基準によって判断する。

○無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）

（電柱又は電線の設置の抑制及び撤去）

第12条 関係事業者は、社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）第2条第2項第1号に掲げる事業（道路の維持に関するものを除く。）、都市計画法（昭和43年法律第100号）第4条第7項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施される場合には、これらの事業の状況を踏まえつつ、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするとともに、当該場合において、現に設置し及び管理する道路上の電柱又は電線の撤去を当該事業の実施と併せて行うことができるときは、当該電柱又は電線を撤去するものとする。

○道路法施行令（昭和27年政令第479号）

（電柱又は公衆電話所の占有の場所に関する基準）

第11条法第32条第2項第3号に掲げる事項についての電柱又は公衆電話所に関する法第33条第1項の政令で定める基準は、次のとおりとする。

- ① 道路の敷地外に当該場所に代わる適当な場所がなく、公益上やむを得ないと認められる場所であること。

○道路法施行規則（昭和27年建設省令第25号）

（電線の占有の場所）

第4条の4の2道路の新設、改築又は修繕に関する事業、都市計画法（昭和43年法律第100号）第4条第7項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施されている区域において電線を地上に設ける場合における令第11

条の2第2項において準用する令第11条第1項第1号に規定する公益上やむを得ないと認められる場所は、当該事業の実施と併せて当該電線を道路の地下に埋設することが当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所に限るものとする。

○道路法施行規則第4条の4の2の改正に伴う電線の占用の場所に関する技術的細目の取扱いについて（平成31年4月1日路政課長等通知）

3 地下埋設の困難性への該当性

改正規則第4条の4の2第1項の「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」は、無電柱化法第12条前段の趣旨が電線地中化に伴う掘削工事に要する費用を削減しつつ効率的に無電柱化を実現することであることを踏まえ、具体的には、次の(1)から(4)までに掲げる場所とする。

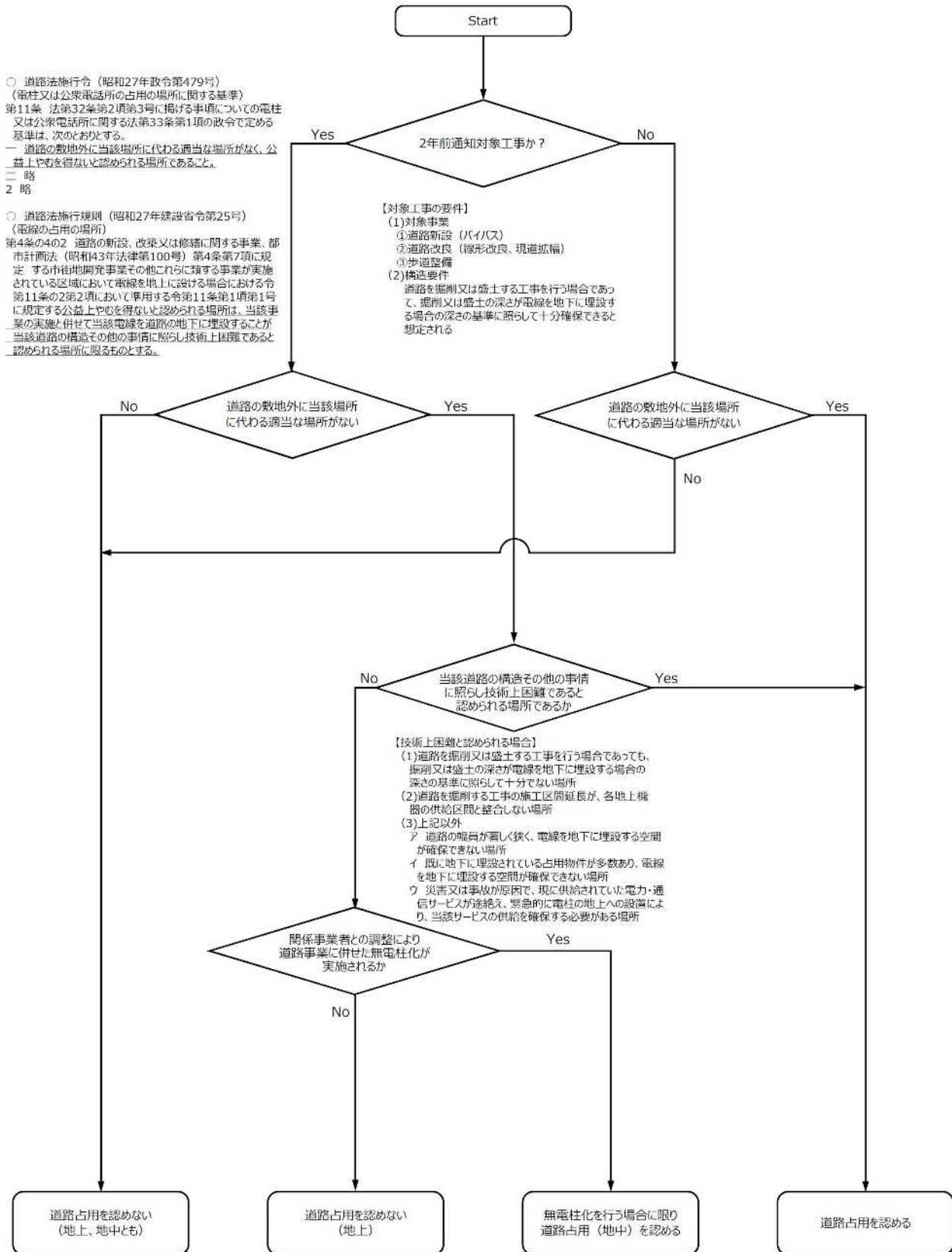
- (1) 道路を掘削する工事を行う場合であっても、掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さの基準に照らして十分でない場所
- (2) 道路を掘削する工事の施工区間延長が、各地上機器の供給区間延長と整合しない場所
- (3) 関係事業者の予算の確保、設計等の準備に要する最低限必要な期間として、道路を掘削する工事着手の2年前までに道路を掘削する工事が実施される旨の通知がなされていない場所
- (4) (1)から(3)までに掲げる場所以外で、改正規則第4条の4の2第1項の「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」に該当すると認められる場所については、別途通知する。

○「道路法施行規則第4条の4の2の改正に伴う電線の占用の場所に関する技術的細目の取扱いについて」の運用上の留意事項について（平成31年4月1日路政課道路利用調整室企画専門官等事務連絡）

1 地下埋設の困難性への該当性（通達3関係）

- (1) 通達3(1)の「掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さの基準に照らして十分でない場所」とは、切削工等で掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さに比べて極めて小さいと認められる場所とする。
- (2) 通達3②の「各地上機器の供給区間延長と整合しない場所」とは、概ね1器の地上機器の供給区間延長を超えない施工区間延長の工事と認められる場所であり、当該供給区間延長は、地上機器の容量や沿道の電力需要等により異なることから、関係事業者と適切に調整すること。
- (3) 通達3(3)の「工事着手」の基準日は、当該事業区間において、初めて工事費を投入する年度の4月1日とし、道路を掘削する工事着手の基準日の2年前までの通知を行うに当たっては、地方ブロック無電柱化協議会等の場を活用して通知を行うほか、文書により通知すること。
また、道路を掘削する工事着手の2年前までに道路を掘削する工事を実施する旨の通知がなされた以降に用地取得や事業進捗等の遅れにより計画に変更が生じ、関係事業者の予定に影響が生じることが事実となる場合、関係事業者に対して、改めて通知を行うこと。（後略）
- (4) 通達3(4)の「改正規則第4条の4の2第1項の「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」に該当すると認められる場所」とは、次のアからウまでに掲げる場所とする。
 - ア 道路の幅員が著しく狭く、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所
 - イ 既に地下に埋設されている占用物件等が多数あり、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所
 - ウ 災害又は事故が原因で、現に供給されていた電力・通信サービスが途絶え、緊急的に電柱の地上への設置により、当該サービスの供給を確保する必要がある場所
- (5) (4)イに関して、大規模な移設工事を行えば電線を地中化する空間を確保することが可能な場所については、効率的に施工可能とはいえないため、(4)イに掲げる場所に該当するものとする。
- (6) アからウまで及び通達3(1)から(3)までに掲げる場所以外で、改正規則第4条の4の2第1項の「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」に該当すると認められる場所については、個別具体の事例に応じて、本省道路局と相談の上、対応すること。

2年前通知後の関係事業者との調整フロー（新設の場合）



無電柱化実施方針については、関係事業者が負担することを基本とするが、
①令和2年度鳥取県無電柱化推進アクションプランにおける位置付け
②関係事業者の数
③関係事業者の意向
等を踏まえて総合的に判断する。

道路橋工事の床版防水工における床版防水層の設計・施工について（通知）

令和5年8月10日付第202300127695号
部内各課・各地方機関あて県土整備部長通知

このことについて、令和5年8月8日付けで別添写しのとおり国土交通省道路局及び都市局から事務連絡がありました。

については、今後の道路橋における床版防水層の設計・施工にあたっては、床版の状況や施工条件等を考慮したうえで、最も経済的な床版防水層となるよう、下記の点に留意して適切に対応してください。

なお、工事の進捗状況等により対応が困難な場合は、本庁所管課へ相談してください。

記

1. 新設および舗装補修工事において施工する床版防水層の設計は、床版の状況、作業時期や作業スペースの制約などの施工条件に適合したものとし、以下の条件を満足するものの中から、特段の理由がない場合において、床版防水層の候補が複数となる場合は、経済性を比較検討して最も経済的な材料を選定すること。
 - (1) 道路橋床版防水便覧の表-4.2.1にある「基本照査試験」に合格し「要領類の確認」に記載の内容を満足するものとする。
 - (2) 施工条件に応じて実施する「追加照査試験」を同表より適宜選定し、選定した試験項目の合格基準を満足するものとする。
2. 設計段階で考慮できなかった設計条件について、施工段階で判明し、設計条件が見直しとなる場合も前述の条件を満足することを必ず確認すること。

事務連絡
令和5年8月8日

各都道府県担当課長 殿

各指定市担当課長 殿

道路局	国道・技術課	課長補佐
	環境安全・防災課	課長補佐
	高速道路課	課長補佐
都市局	街路交通施設課	企画専門官

道路橋工事の床版防水工における床版防水層の設計・施工について

道路橋示方書には、「アスファルト舗装とする場合は、橋面より浸入した雨水等が床版内部に浸透しないように防水層等を設けなければならない」と規定されており、この防水層（以下、床版防水層という）の設計・施工にあたっては、「道路橋床版防水便覧」（日本道路協会、平成19年3月）を参考に実施されているところです。

新設工事および補修工事での床版防水層の設計にあたっては、これを参考に、個々の現場の施工条件等に適合する床版の防水を目的として設ける床版防水層を選定しているところであるが、今般、会計検査院より、床版防水層の設計にあたっては、設計条件等を検討したうえで、特段の理由がない場合において要求性能を満たす床版防水層の候補が複数ある場合は、経済性の検討を行い、より経済的な床版防水層を選定する必要があるとの指摘を受けたところです。

このため、今後、床版防水層の設計・施工にあたっては、各地方整備局等あてに通知した別紙を参考に、適切に対応いただきますようお願い致します。

なお、各都道府県におかれましては、貴管内市区町村（指定市を除く）及び地方道路公社宛て、この旨通知願います。

各地方整備局 地域道路課長 殿
 道路工事課長 殿
 道路管理課長 殿
 都市(・住宅)整備課長 殿
 北海道開発局 地方整備課 地域事業管理官 殿
 道路建設課 課長補佐 殿
 道路維持課 課長補佐 殿
 都市住宅課 都市事業管理官 殿
 沖縄総合事務局 道路建設課長 殿
 建設工務室長 殿
 道路管理課長 殿
 建設産業・地方整備課長 殿

道路局 国道・技術課 課長補佐
 環境安全・防災課 課長補佐
 都市局 街路交通施設課 企画専門官

道路橋工事の床版防水工における床版防水層の設計・施工について

道路橋示方書には、「アスファルト舗装とする場合は、橋面より浸入した雨水等が床版内部に浸透しないように防水層等を設けなければならない」と規定されており、この防水層（以下、床版防水層という）の設計・施工にあたっては、「道路橋床版防水便覧」（日本道路協会、平成19年3月）を参考に実施されているところである。

新設工事および補修工事での床版防水層の設計にあたっては、これを参考に、個々の現場の施工条件等に適合する床版の防水を目的として設ける床版防水層を選定しているところであるが、今般、会計検査院より、床版防水層の設計にあたっては、設計条件等を検討したうえで、特段の理由がない場合において要求性能を満たす床版防水層の候補が複数ある場合は、経済性の検討を行い、最も経済的な床版防水層を選定する必要があるとの指摘を受けたところである。

今後、道路橋における床版防水層の選定にあたっては、床版の状況や施工条件等を考慮したうえで、最も経済的な床版防水層となるよう、下記の点に留意されたい。

記

1. 新設および舗装補修工事において施工する床版防水層の設計は、床版の状況、作業時期や作業スペースの制約などの施工条件に適合したものとし、以下の条件を満足するものの中から、特段の理由がない場合において、床版防水層の候補が複数となる場合は、経済性を比較検討して最も経済的な材料を選定すること。
 - (1) 道路橋床版防水便覧の表-4.2.1にある基本照査と要領類の確認を満足するものとする。
 - (2) 施工条件に応じて実施する追加照査を同表より適宜選定し、選定した照査項目は満足するものとする。
2. 設計段階で考慮できなかった設計条件について、施工段階で判明し、設計条件が見直しとなる場合も前述の条件を満足することを必ず確認すること。

以上