

第2編 道路編

第1章 設計一般

第1節 道路設計

1-1-1 道路設計の基本的な流れ

道路設計とは、道路網計画の観点により明確にされた、特定の起終点を有する路線の性格を基に計画路線を選定し、工事に必要な詳細な設計を行うまでの一連の作業のことである。道路設計は、概略設計、予備設計、詳細設計に大別され、検討の段階に応じて実施する。道路事業の概略フローを図1-1-1に示す。

また、各段階における構造の一般的技術基準は、国道については道路法第30条に基づき、「道路構造令」及びそれを補完する「道路構造令の解説と運用」を順守すること。県道については、道路構造令を参酌して定められた「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例」（以下「道路構造条例」という。）、「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例施行規則」（以下「道路構造条例施行規則」という。）を順守すること。これらに基づき道路の幾何構造を決定し、道路土工等の指針や通達から各種構造物等の設計を行う。

表1-1-1：道路法令と県条例との関係性

分類	概要
道路法	<p>(道路の構造の基準)</p> <p>第三十条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。</p> <p>一 通行する自動車の種類に関する事項</p> <p>二 幅員</p> <p>三 建築限界</p> <p>四 線形</p> <p>五 視距</p> <p>六 勾配</p> <p>七 路面</p> <p>八 排水施設</p> <p>九 交差又は接続</p> <p>十 待避所</p> <p>十一 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設</p> <p>十二 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度</p> <p>十三 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項</p> <p>2 都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（前項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）は、政令で定める。</p> <p>3 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。</p>
道路構造令（政令）	<ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術基準 ・都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術基準（設計車両、建築限界、橋等荷重条件のみ） ・地方公共団体が条例を定める場合に参酌すべき一般的技術基準
鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例（道路構造条例）	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造令を参酌して定めた県道の技術的基準 ※「設計車両」、「建築限界」、「橋等の主要構造物の荷重条件」は道路構造例のとおり ・県の独自ルールは条例で規定
鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例施行規則（道路構造条例施行規則）	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造条例を補完するもの

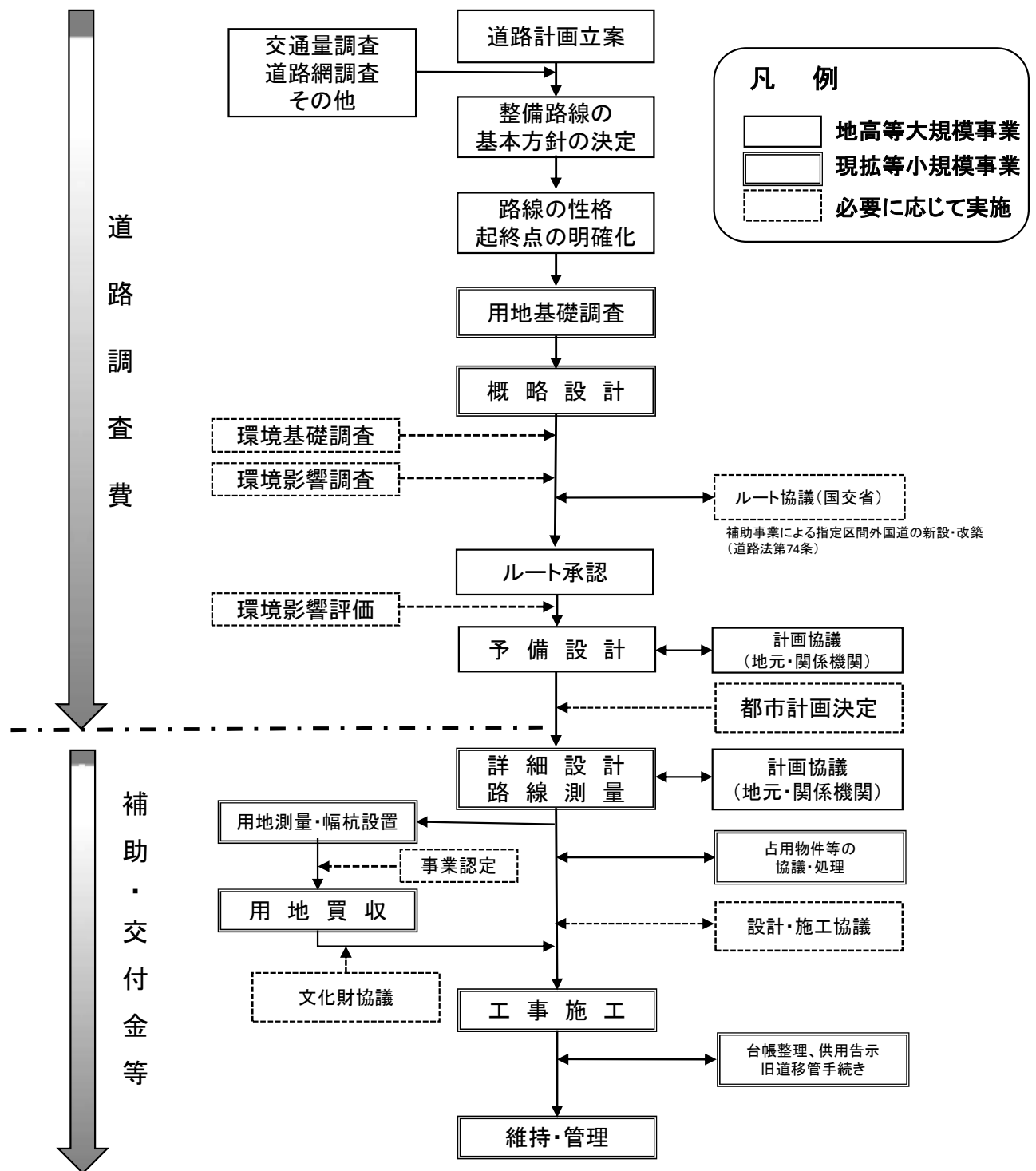


図1-1-1：道路事業フロー

1-1-2 各事業における留意事項等

1 道路改築

(1) 調査計画

改良計画に当たっては、事前調査を十分に実施し、計画線を検討のうえ、担当課と協議すること。なお、道路法線、幅員構成、歩道設置などの計画内容については、必要性を十分検討した上で最低限の規格を基本とすること。

(2) 道路用地取得のための単価

用地買収の単価については、不動産鑑定士の評価、近傍類地の売買実例等を参考として、適正な価格を計上すること。なお、「国土交通省の直轄の公共事業の施行に伴う損失補償基準」を参考とすること。（「1-5-1 道路幅員（設計区間）の考え方」を参照）

(3) 工事中の現道及び迂回路の維持

ア 現道沿いに改良工事を施行する場合工事区間内の現道補修は、必要最小限にとどめる。

イ 迂回路を計画し、迂回路の路面維持を必要とする場合には、必要最小限の維持費を計上することができる。

また、迂回路に待避所の設置が必要な場合には、必要最小限の待避所を仮設工として計上することができる。

(4) 路盤工

ア 工程上の都合等により、路盤工までの状態で一時供用する場合は、下層路盤（厚さ 10 cm）以下を設けることができる。なお、使用材料は、舗装の一部となるものであることから、材質については十分留意すること。

イ 現道拡幅等の場合は、できるだけ舗装後、速やかに供用を図るものとするが、やむを得ず改良工事完了後、未舗装で供用開始する場合において、人家連担地域等で下層路盤工のまま供用開始することが不適當な場合は、防塵処理工を計上することができるが、速やかに舗装工事を行なうよう計画すべきであるので、同一箇所において重ねて防塵処理工を計上することは認められていない。

2 補修

補修については、「第 11 章 点検・修繕」を参照すること。

(1) 橋梁補修

ア 橋梁補修は「鳥取県道路橋りょう長寿命化計画」に基づき、計画的に実施すること。

(2) 舗装補修

ア 工事設計の基本的な考え方について

補修延長が長い箇所及び単年度では短くても継続して補修の計画がある箇所は、幅員構成を考慮して設計すること。

(3) 道路災害防除

ア 法面保護工については、地質を事前に調査し適正な工法を検討すること。

イ 落石覆工については、落石の大きさ、落石の量、落石の高さ等を充分調査し、適正な工法を検討すること。

ウ 道路橋にかかる応急対策については「河川管理施設等応急対策基準」に基づき河川管理者と橋梁管理者間で協議して実施すること。

第2節 設計図面の整備

1-2-1 設計図面の整備

設計図面の作成、取り扱いについては、本便覧によるほか、鳥取県測量等業務共通仕様書、鳥取県県土整備部設計業務品質確保ガイドライン、鳥取県電子納品・情報共有運用ガイドライン等によること。設計図面は発注図書のベースとなり、発注者の注文を適切に受注者に伝えるための条件明示に繋がるものであることから、平面図、標準断面図には設計条件を適切に明記すること。

1 平面図

- (1) 着工延長、施工延長、完成延長、幅員及び事業費を記入し、施工区間外前後 100mは必ず添付する。
- (2) 計画線は太線として、曲線のすりつけはクロソイド曲線を原則とする。
- (3) 家屋移転は調書との対照番号、移転工法の記号（△……解体、→……曳屋、×……除却）を記入し、電柱移転の場合は所属記号及びその番号を記入する。
- (4) B.M の位置及び高さを必ず記入する。（記号 仮 B.M1□）
- (5) 方位、起終点側への行先、法先線、構造物の位置及び寸法並びに河川及び水路の流水方向等を記入する。
- (6) 継続工事での用地の先行、路面工、切取盛土等の未完成断面としている場合は、その施工年度及び区間延長を明確となるよう記入する。

- (7) 測点は路線の起点側を、工事計画の起点とする。（左から No. 0……）

No. ……………No. の数字は分かりやすく大きくする。

少なくとも 100mつまり 5 間隔は大きなものとする。

法線の諸元 ……………BC、EC、IP、カーブ表、KA、KE、その他

計 画 ……………水路、取付道路、附帯工事の施設、その他構造物の施工延長、工事延長、用地延長、起終点

タイトル ……………タイトルは裏、表の別はなし

タイトルの下には、必ずその平面図に書かれている区間を明示する。

(No. 0～No. 100)

- (8) その他平面図上に明示するもの
河川名、流れ方向、橋梁名、トンネル名、交差道路の路線名を明記する。
- (9) 設計条件を明示すること、標準横断面図に明示してもよい。

2 縦断面図（縮尺横 1/1,000、縦 1/100）

- (1) 工事区間前後を記入して、平面図との関連性を明瞭にする。
- (2) 継続工事における施工年度、延長等の区分を明示する。
- (3) ずい道及び橋梁、暗渠、支道等の横断構造物の位置、構造形状等を記入する。
- (4) 河川、海岸沿いの道路については水位 H.W.L、L.W.L を記入する。
- (5) 鉄道、道路等が立体交差する場合にはその位置、高さを明記すること。
- (6) 現道拡幅の部分には現道高を記入のこと。
- (7) タイトルの下にはその縦断面図に書かれている区間を明示すること。
- (8) CBR の試験位置には土質柱状図を記入する。

(9) 曲線欄には平面図のとおり数値を記入し、BC 及び EC 点からの距離を単距離欄に () 書として必ず記入する。

3 横断面図 (縮尺 1/100 又は 1/200)

- (1) 補償物件、各種施設工作物が横断、平面図の相互間に矛盾のないようにする。
- (2) 道路占用埋設物 (水道管等) は既設及び移転場所を記入のこと。
- (3) 河川、海岸沿いの場合は水位 H.W.L、L.W.L を記入する。
- (4) 官民境界は可能な限り記入すること。
- (5) 切取、盛土等の明示記号
C……切取、掘削等 B……盛土、埋戻等 E……床掘 E' ……埋戻

4 標準断面図 (縮尺 1/50)

- (1) 幅員構成、舗装構成等を明記するとともに、舗装厚の計算を記入する。
- (2) 設計条件を記入する。
- (3) 幅員構成だけでなく舗装計画を明記のこと。
- (4) 構造物は路肩に入れない。
- (5) 舗装構成は一定区間で同一のものとする。

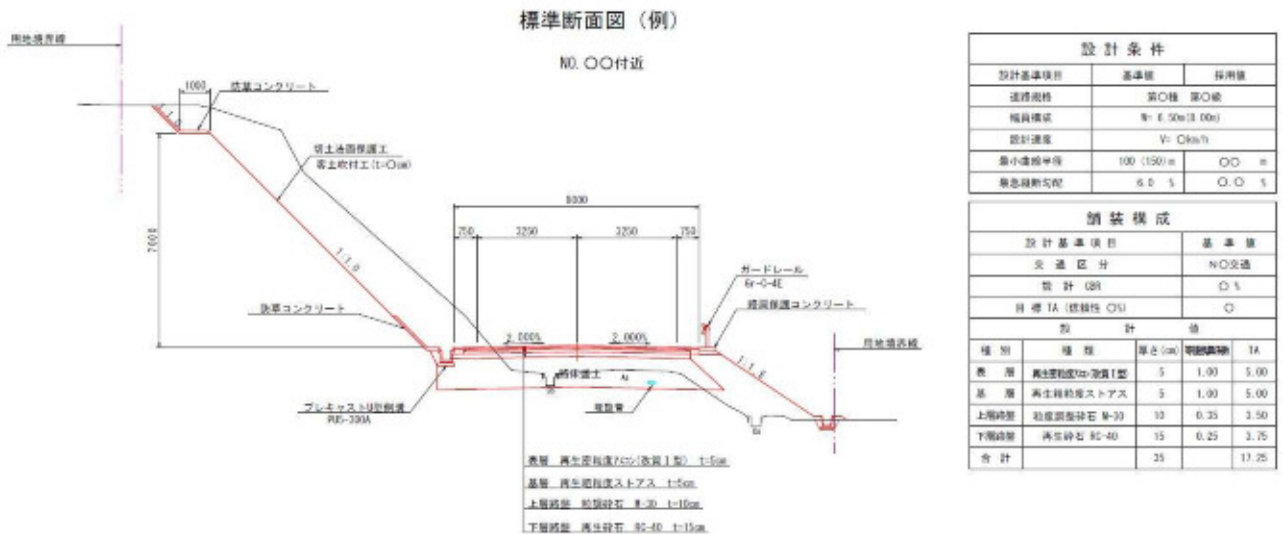


図1-2-1 : 標準断面図 (例)

5 丈量図

- (1) 宅地、田畑等の関係ある地番は全域図示し字名、地番境を明確に区分して地目も記入する。
- (2) 測点、方位及び用地境界杭の設置位置を記入する。

6 その他

- (1) 図面は平面等のやむをえない場合のほか、空白が出来ても規格を統一して折りたたみ、寸法は同じ大きさとする。又、図面目録は必ず添付する。
- (2) 国土交通省制定土木構造物標準設計を原則として使用すること。
- (3) 図面折寸法は縦 26 cm×横 17 cmとする。
- (4) 図面は A3 版で出力することも可能とする。この場合、縮尺表示について、注意書きを付すこと。

第3節 道路事業の工事名等記載方法

1-3-1 道路事業の工事名等記載方法

1 路線名について

「国道〇〇号、県道〇〇線、町道〇〇線、街路〇〇線」とする。

2 地区名について

路線名の後、〇〇バイパス、〇〇道路、〇〇工区、〇〇橋、〇〇地区等の地区名を入れる。

3 工事名について

- (1) 工事名称は、表 1-3-1 を参考に、路線名、地区名、工事名及び事業名を分かりやすく簡略化したものとする。
- (2) 委託業務の場合は、工事名の後に「〇〇委託」を追加する。
- (3) 工事看板には、事業名は記載しないこと。

表 1-3-1

路線名	地区名等	工事名	事業名 (例)
			【改築系】
国道〇〇〇号	〇〇〇工区	改良工事 (〇工区)	補助改良
県道〇〇〇線	〇〇〇橋	橋梁上部工事 (〇〇橋)	交付金改良
街路〇〇〇線		橋梁下部工事 (〇〇橋)	
		トンネル工事 (〇〇トンネル)	
		舗装工事 (〇工区)	
		法面工事 (〇工区)	
		道路標識設置工事	
		道路照明設置工事	
			【維持系】
		歩道設置工事	交付金交安
		防護柵設置工事	交付金防災
		道路標識設置工事	交付金補修
		道路照明設置工事	補助橋梁補修
		道路災害防除工事	交付金雪寒
		舗装補修工事	単県維持修繕
		トンネル補修工事	単県防災
		橋梁補修工事	
		橋梁補強工事	
		防雪工事	
		側溝新設工事	
		側溝修繕工事	

第4節 官民境界位置、距離標等

1-4-1 官民境界位置、距離標等

1 用地境界の取扱い

用地境界は、下図を標準とする。ただし、設計上やむを得ないと認められる場合や将来の維持管理上特に必要と認められる場合は別途考慮の上決定する。

なお、用地買収幅については、設計断面に不足のないように留意すること。

(1) 橋梁及びその他特殊な場合

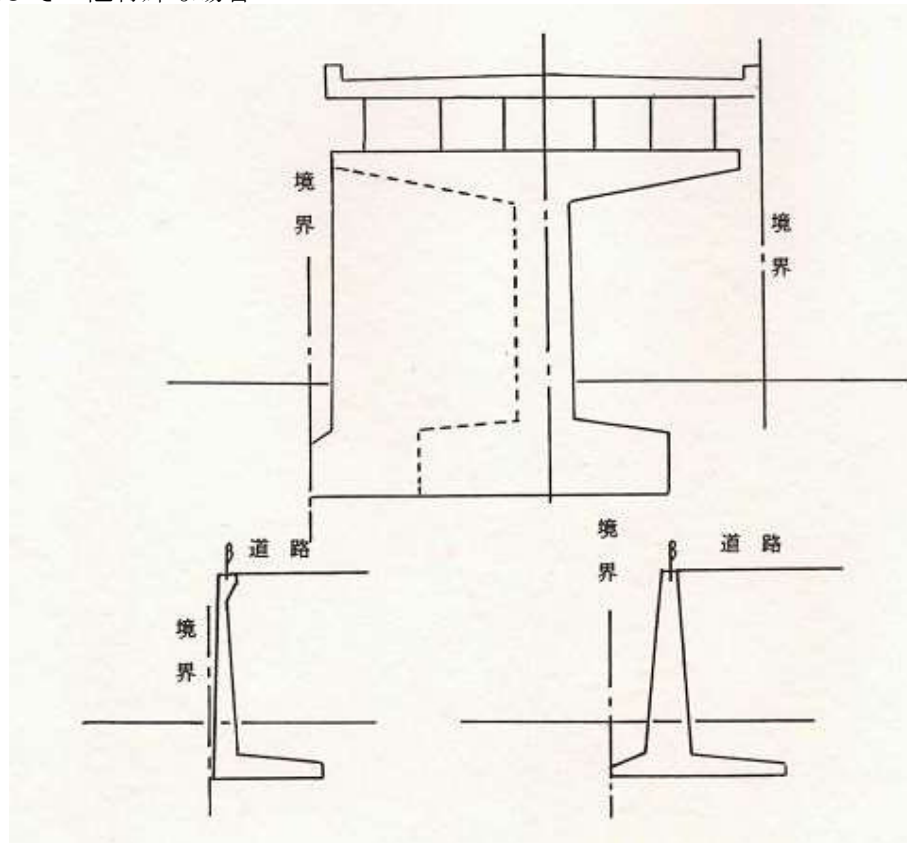


図 1-4-1

(2) 落石防止網等の場合

落石防止網上部のアンカーの地中先端部までを標準とする。

(「第3章 落石・岩盤崩壊対策及び防雪」参照)

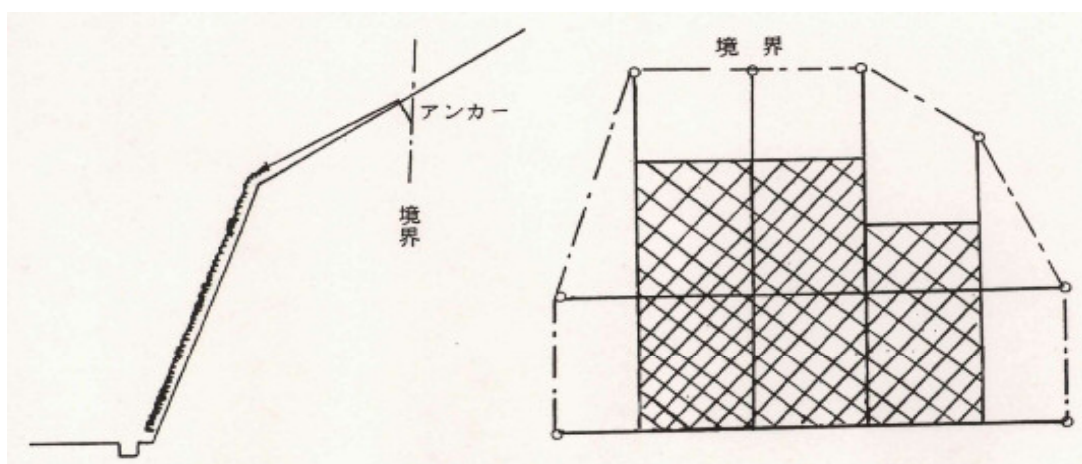


図 1-4-2

(3) 盛土の場合

ア 構造物設置の場合

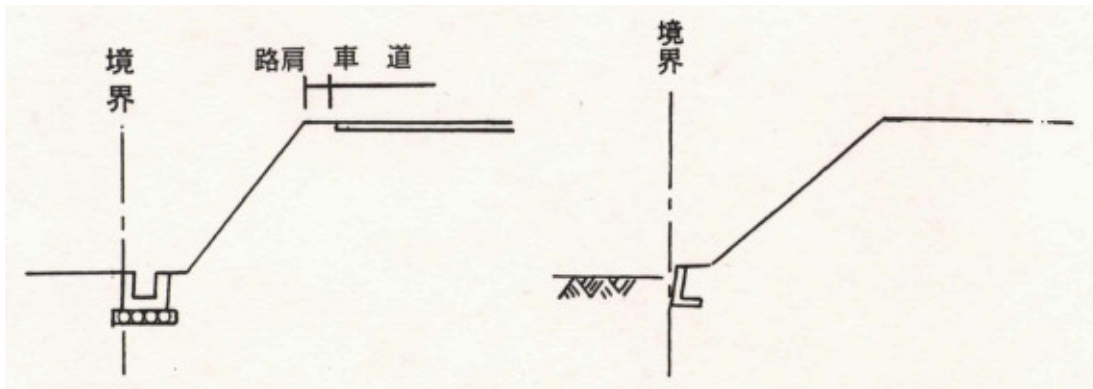


図 1-4-3

図 1-4-4

イ 構造物を設置しない場合

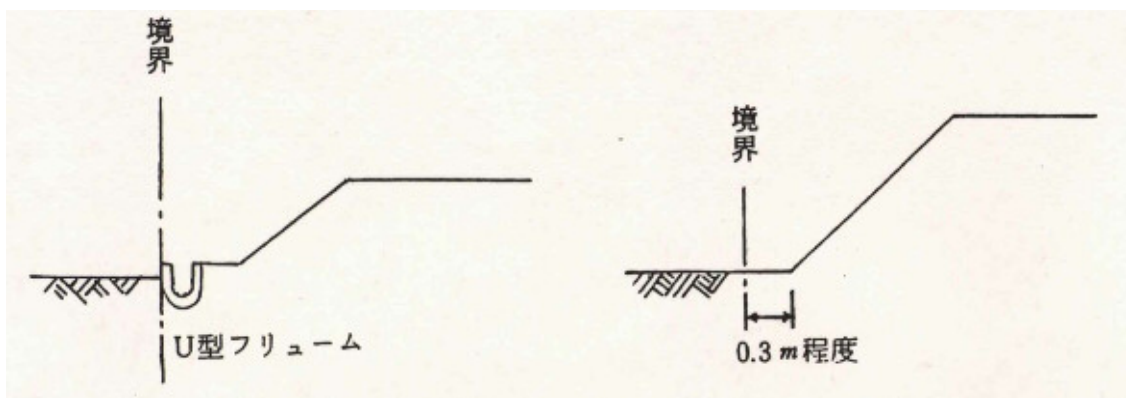


図 1-4-5

図 1-4-6

構造物設置の場合は、官民境界に構造物を設置し、境界杭または境界板を設置する。
構造物のない場合は0.3mを標準とし、境界杭を設置する。

(4) 擁壁工の場合

ア 排水施設を設ける場合

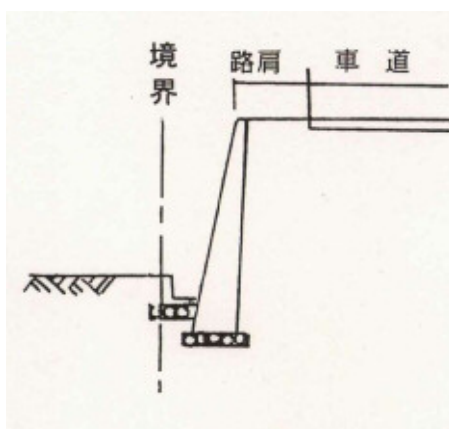


図 1-4-7

イ 排水施設を設けない場合

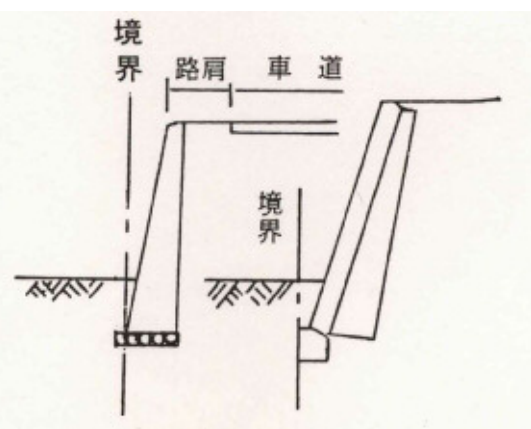


図 1-4-8

(5) 切取の場合 (道路)

(1段の例)

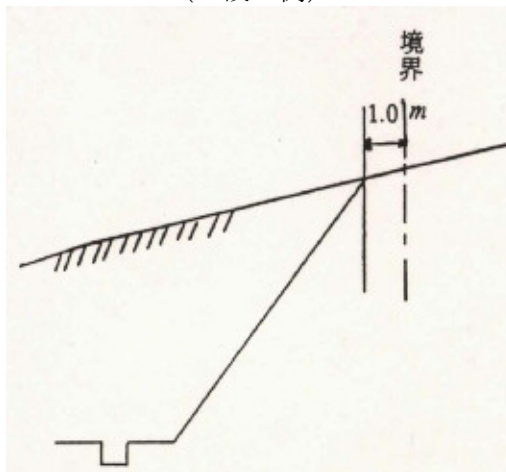


図 1-4-9

(2段の例)

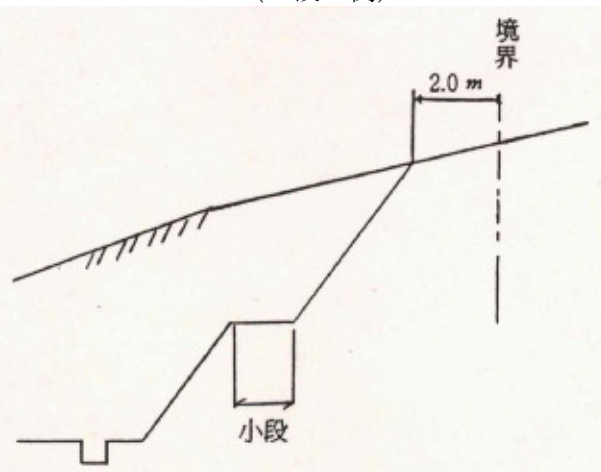


図 1-4-10

地形及び地質により異なるが、1.0mを標準とする、小段1ヶ所につき1.0mを増す。

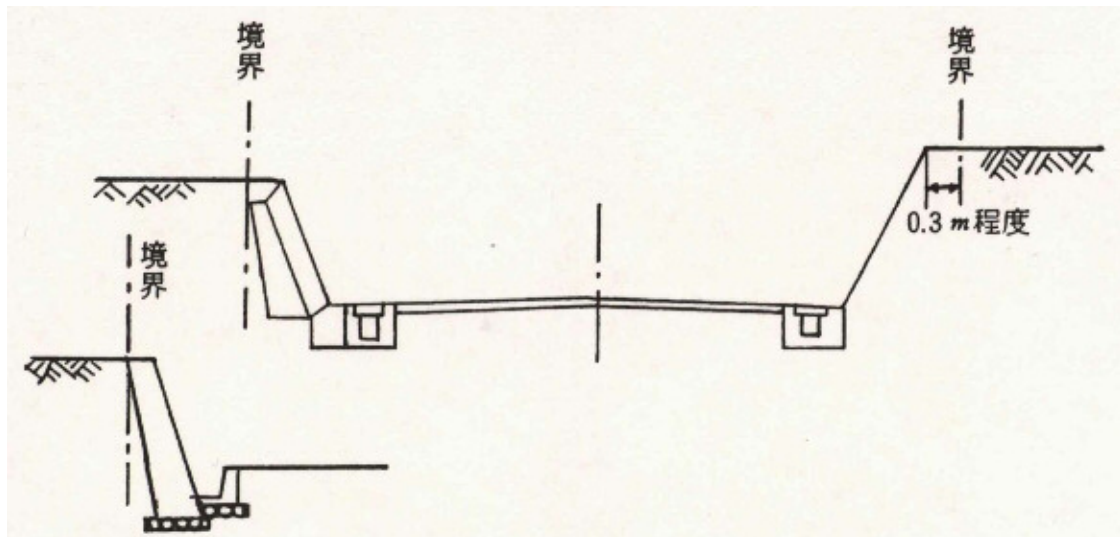


図 1-4-11

(6) 市街部の場合

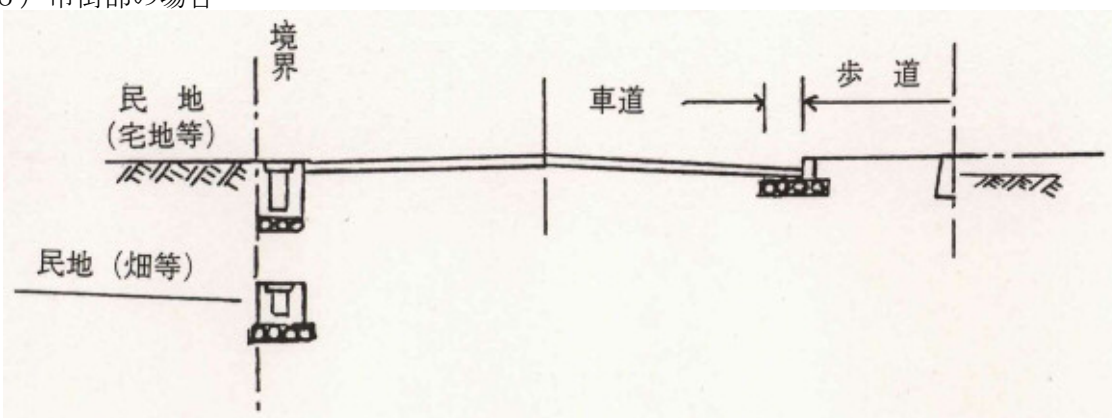


図 1-4-12

間接地が平坦な場合で歩道を設けない道路の境界は側溝の外側とし、歩道を設ける場合は歩道路側コンクリートの外側を垂直に上げた線とする。

(7) トンネル部の場合

ア トンネル上部の用地買収、区分地上権設定についての留意点

(ア) トンネル構造の安全確保（保護層）をすること。

トンネル本体を健全な状態に維持するため周辺の地山を確保する必要があり、これを「保護層」という。保護層の領域は、以下のような範囲が一般的であるが、具体的な範囲設定においては、地盤条件・構造物の重要度等によって考慮することが重要である。

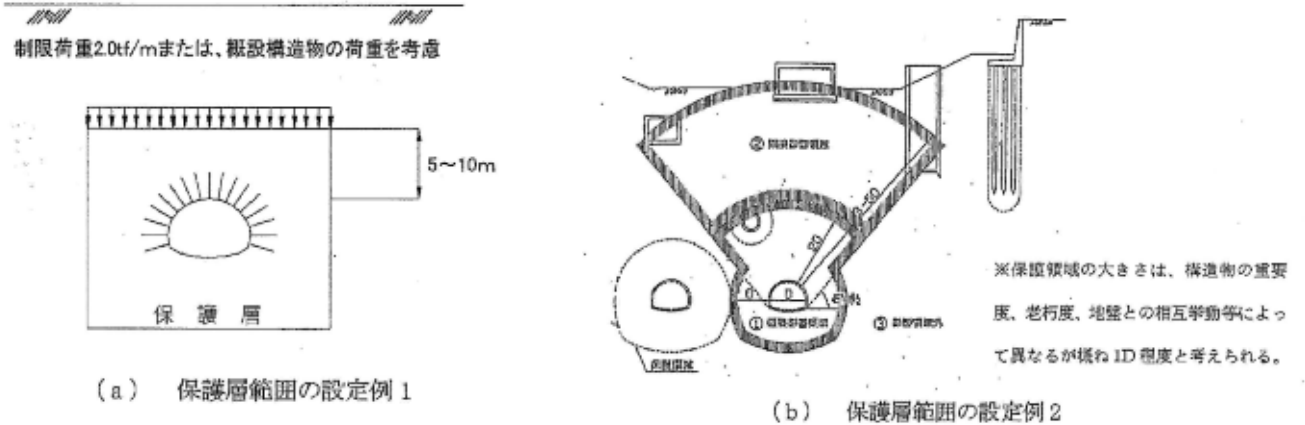


図 1-4-13 保護層範囲の設定例

(イ) トンネル施工に伴う地表物への影響度を考慮すること。

土被りの浅い箇所においてはトンネル掘削による沈下等により、地表面に何らかの影響を及ぼすことが多くある。この場合、影響度合に応じて、用地買収あるいは区分地上権の設定が必要となる。この影響範囲はトンネル掘削に伴う地山の緩み範囲を考慮して、地盤条件によって異なるが、NATMではトンネル掘削に伴う地表面への影響がある区間として一般的に、以下のように設定している。

- a トンネル上部：「グランドアーチ」が形成されない坑口区間（1D~2D）
- b トンネル側方：掘削による緩み角として $45^\circ + f/2$ の影響幅（f：地盤の内部摩擦角）

なお、側方の範囲設定に関しては、地盤の内部摩擦角を正確に設定することが困難な状況である場合については、「ゼロ」として 45° にて設定する場合がある。

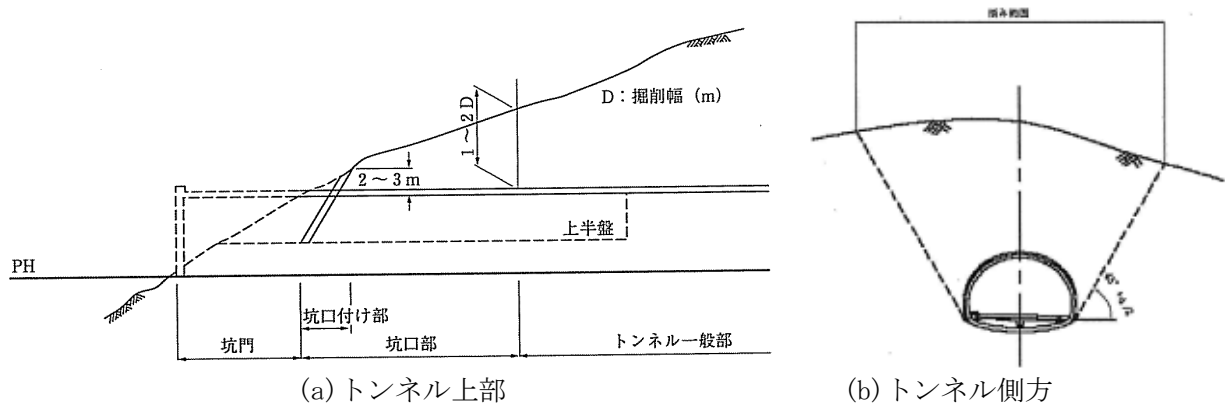


図 1-4-14 トンネル掘削による地表面への影響範囲

イ 用地買収範囲と区分地上権の設定

(ア) 用地買収範囲

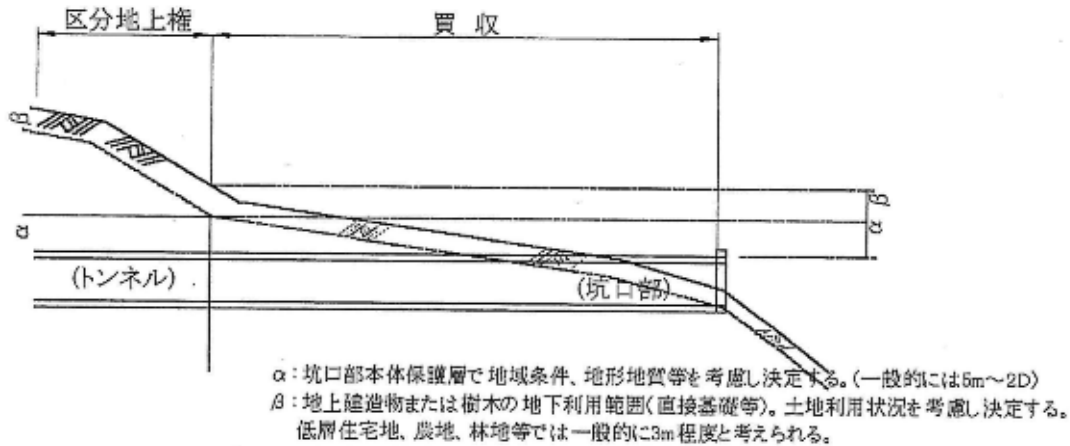


図 1-4-15 用地買収範囲と区分地上権

用地買収を行う範囲の設定は、以下の条件を検討のうえ、地盤条件と土地利用状況から判断する必要がある。用地買収範囲はNATM工法でいう「坑口部」とするのが一般的である。

- ・トンネル構造の安全確保→保護層の確保
- ・地権者への影響度が大きく、トンネル内からの影響抑制工法を採用することが得策でない場合
- ・地中構造物であることによる不確定な条件と異常気象等の誘因により、施工時に発生する現象に対して「地表面からの対策工（垂直縫土工、押え盛土、抑止杭、アンカー工、水抜き、薬液注入工等）」のための用地確保

(イ) 区分地上権

坑口部以奥は、坑口部に比べて地表面からトンネル本体工への影響やトンネル本体工から地表面へ及ぼす影響は少ないと考えられるが、トンネル施工前または施工後のトンネル上部の土地利用状況や、その建物の重要度等によって設定範囲を考慮しなければならない。例えば、当該トンネル上部が農地または山林などで、今後開発の見込みが殆どない場合は、区分地上権を設定しない場合が多い。それとは反対に、トンネル上部に重要度の高い建物が存在する箇所では、区分地上権の設定範囲を大きく設定する必要がある。

(ウ) 用地範囲設定の仕方

具体的な用地幅の設定例は以下のとおり。

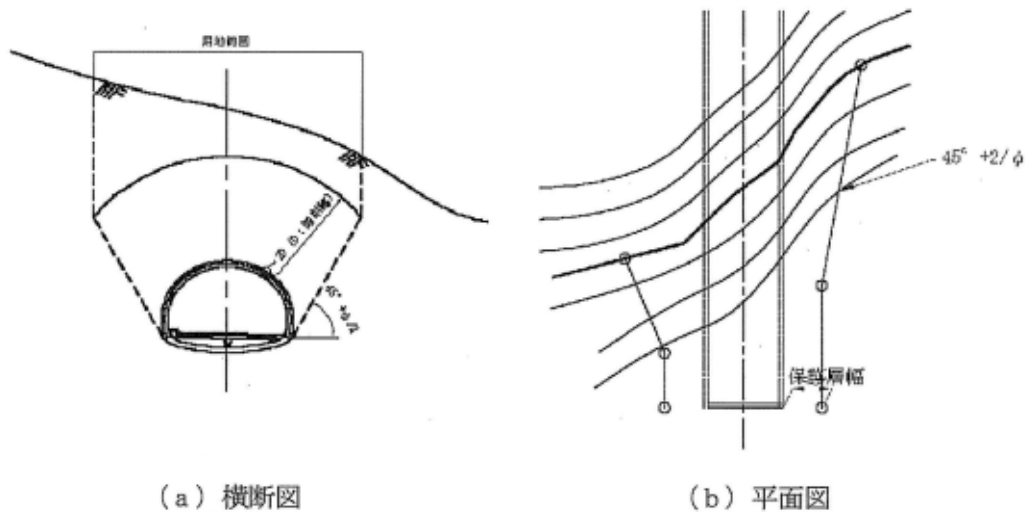


図 1-4-16 用地幅杭の設定例

ウ 立木補償

トンネルの坑口部の用地については、地目が山林で、立木の存している場合が多い。その用地買収に当たっては、土地及び立木の所有者に対し、土地の買収と合わせ、立木についての補償が必要である。

立木の補償方法には、次の3とおりの方法がある。

①伐採補償

立木所有者が立木を伐採・処分するのに要する経費を補償する方法。

②起業者伐採補償

立木所有者から自分で伐採・処分できないとの申し出があった場合、起業者自らが伐採することとし、伐採補償から伐採費用を控除した経費を補償する方法。

なお、本補償は同年度に起業者が伐採しなければならないという制約がある。

③取得補償

立木の伐採、搬出等が困難若しくは危険な場合や立木がある状態の用地買収を行う場合（公園の緑地保全区域等）は、取得価格で立木を補償する方法。

立木を活かす場合を除き、立木の処分は起業者が行う。

トンネル坑口部の用地買収範囲については、対策工が施工されるか、施工されない場合には、特に工事が行われないう状態となると考えられる。また、トンネル本体上部の土の厚さは0から1D～2Dと浅いため、地山の状態を十分に調査・解析したうえで、立木を存続させるか否かの判断を行うものとする。

以上から、立木を存続させる場合には取得補償を行い、立木を伐採する場合には所有者の伐採の意志や伐採、搬出の可否等により3つの補償方法のうち、最適なものを選択する。

2 用地境界杭

(1) 用地境界杭の構造

用地境界杭は、鉄筋コンクリート杭（12 cm×12 cm L=80 cm）とし、下図に示す構造のものとする。

岩等の場合は、適当な長さに切断し、根入れを浅くしてコンクリートによる根固めを行うことができる。

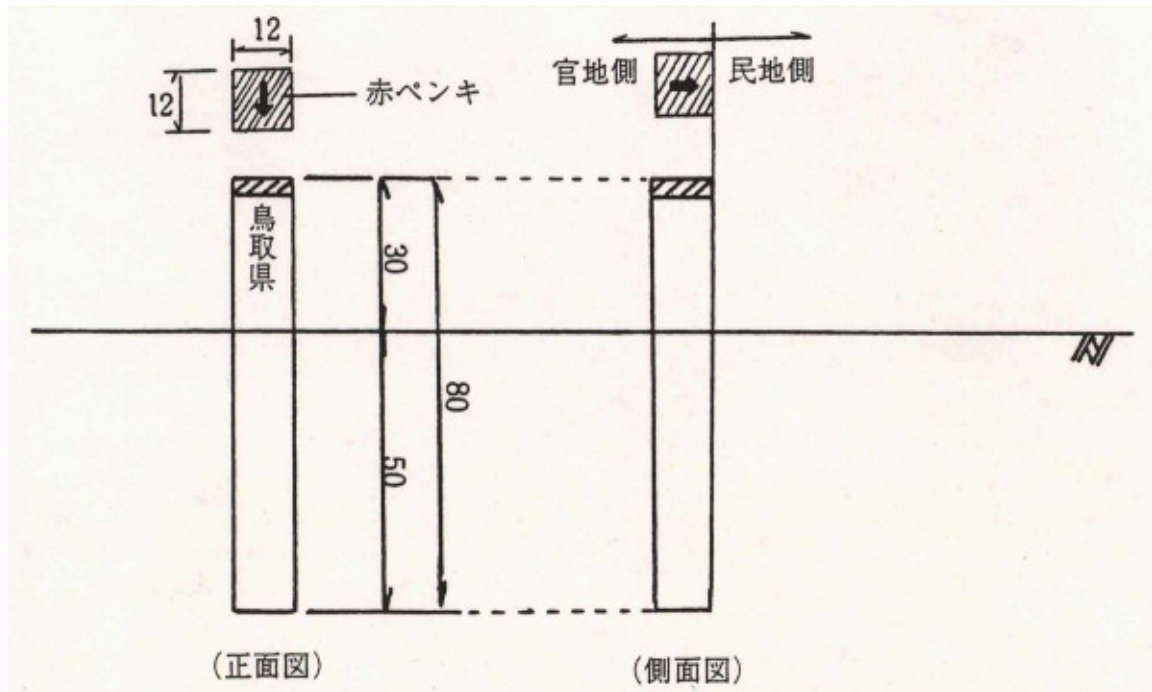


図 1-4-17

(2) 用地境界板の構造

用地境界杭の設置ができない場合は、用地境界板（鋳鉄製 7cm×7cm×1cm）を設置する。

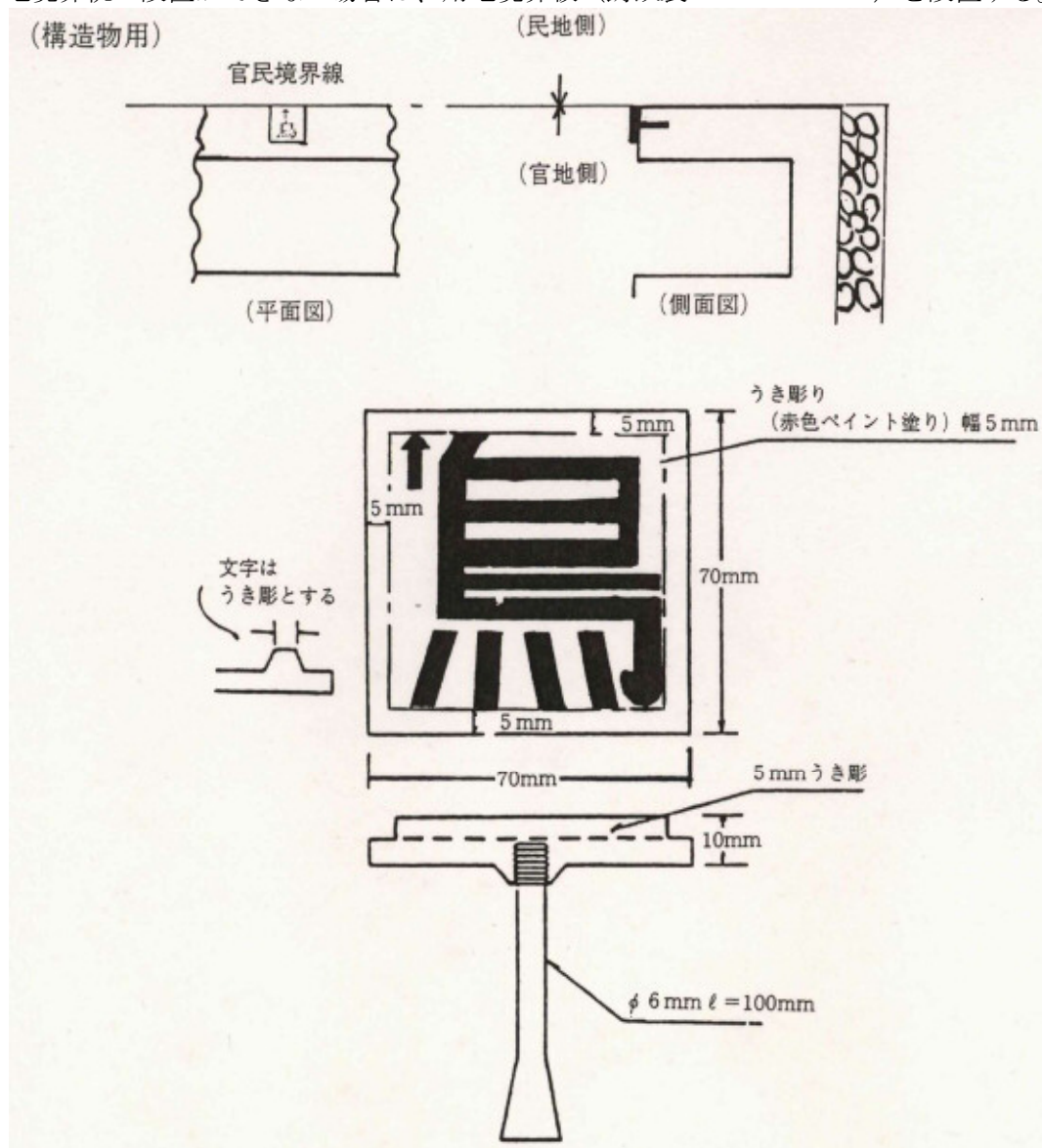


図 1-4-18

3 道路距離標

(1) 距離標の設置

ア 設置間隔

距離標は起点側から設置するものであるが、その間隔は原則として 500 メートルとする。

イ 設置位置

距離標は路線の起点から終点に向かって左側の路端に交通等の支障がなく、かつ容易に確認できる場所に設置する。

上下車線が分離されている道路については、延長が長い車線の左端に設置する。

ウ 距離標間の延長

車道中心線により、水平距離で測定する。上下車線が分離されている道路については、延長が長い車線で測定する。

エ 距離標番号……起点側から 1、2、3、……の連続番号とする。

(2) 距離標形状

ア 形状は下図による。

(ア) 距離標 (独立柱型 500m 標)

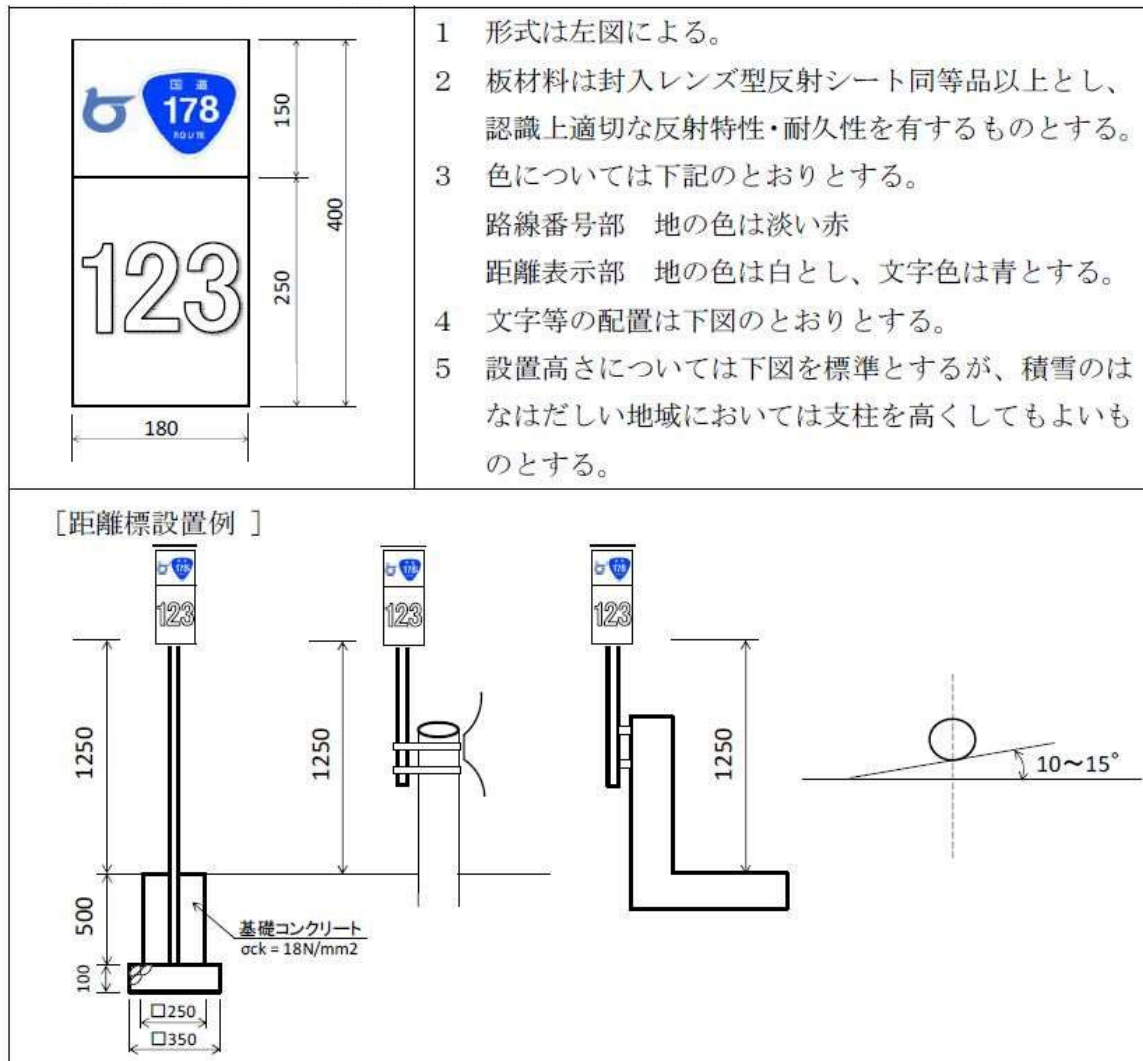


図 1-4-19

(イ) 距離標 (貼付型 500m 標)

市街地等の道路で独立柱型の設置が不適切な場所に使用

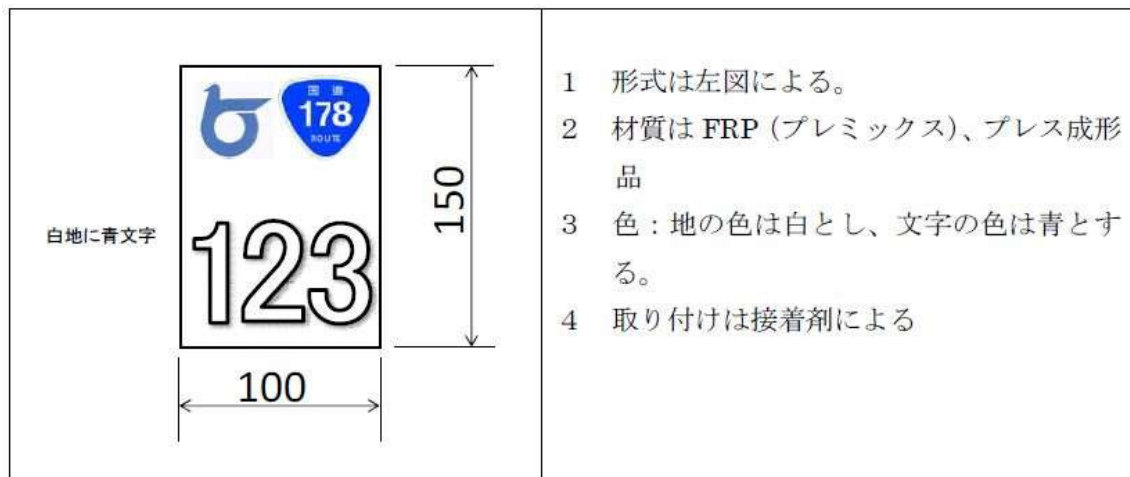


図 1-4-20

4 施工標示板

舗装工事（舗装補修、橋梁整備、踏切除却を含む）終了後以下に示す標示板を設置するものとする。

施工標示板設置要領

- ① 路肩に設置する。（図参照）
 - ② 舗装の場合は、路肩コンクリート舗装止コンクリートに直接埋込んでもよい。
 - ③ 起点は左側、終点は右側に設置する。
- （注）起点、終点は路線の起終点とする。
- ④ 標示板、材質真鍮製、直径10cm、厚さ1cm、脚長5cm、径1cm
 - ⑤ 基礎コンクリート 横18cm 縦25cm 厚30cm

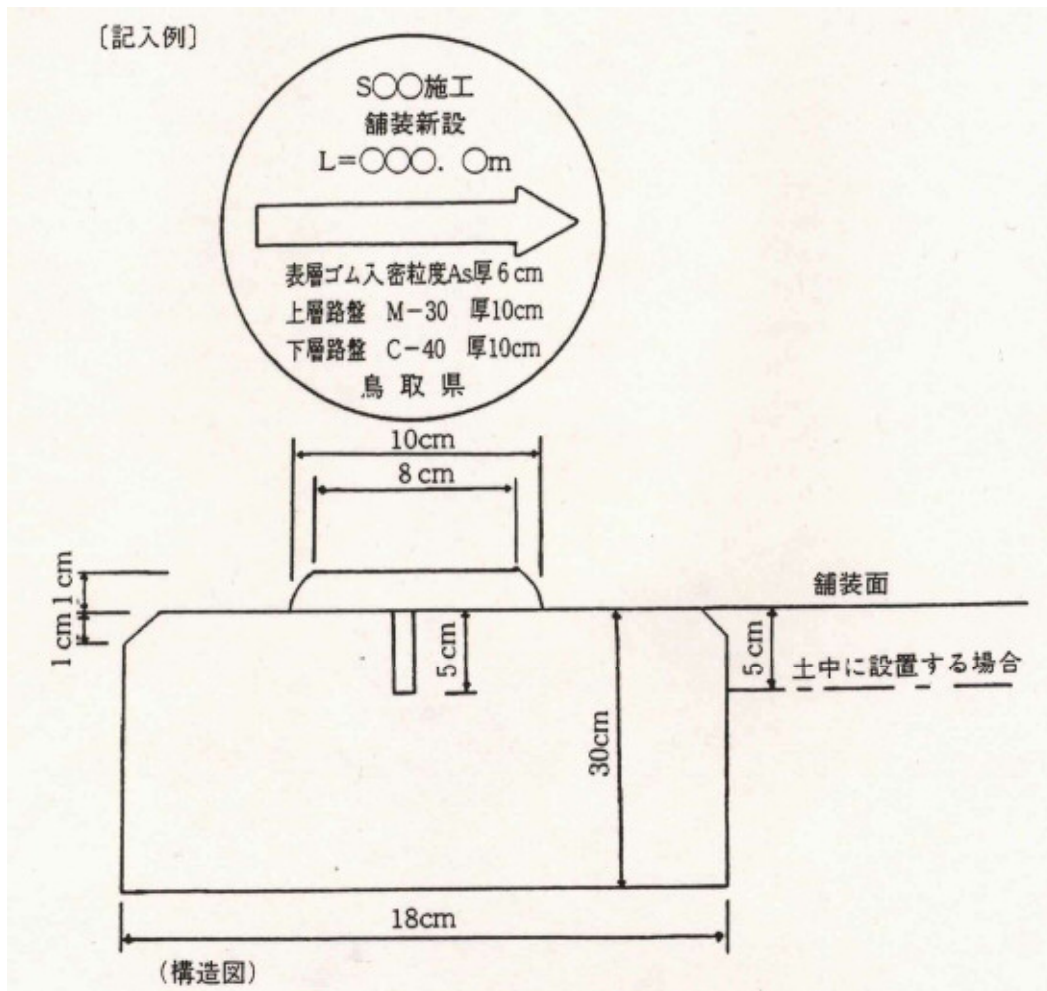


図 1-4-21

第5節 道路幅員の考え方

1-5-1 道路幅員（設計区間）の考え方

第3種の計画交通量4,000台/日未満の国道・県道の場合、道路構造令及び道路構造条例上、道路の存する地域の地形（平地部・山地部）により車道幅員が異なり、以下の問題が発生。

- 〔 平地部：3種3級 車道幅員 3.0m
- 〔 山地部：3種4級 車道幅員 2.75m

●沿道の状況（バス路線、沿道利用状況等）が類似しているにもかかわらず、地形の違いから道路幅員が変化し走行の安全性が損なわれる。

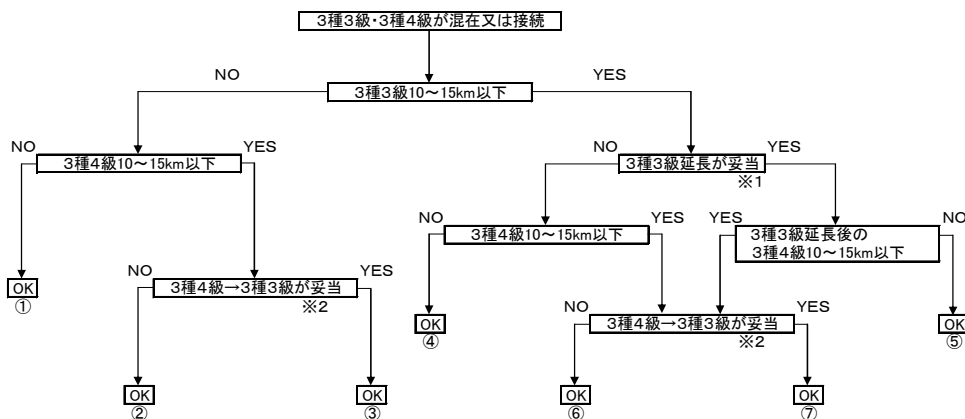
●中山間地域の道路を通行する車両は長い距離を運転するものも多く、信号機等の障害物がないうことから、比較的高速運転となり2.75mの車道幅員では事故等の危険性大。

●道路構造令上、平地部・山地部の定義が不明確。

これらのことから、極力、車道幅員3.0mを確保し、車道幅員の連続性を確保する必要がある。

上記道路幅員の問題点を解決するため、以下のとおり道路構造令「道路の設計区間の考え方」を運用する。 <参照> 道路構造令の解説と運用 1-4 設計区間（P.164～）

3種3級、3種4級が混在又は接続し、それぞれの設計区間が最小区間長の10～15kmを満足しない場合、道路の連続性を勘案し、それぞれの最小区間長を満足するよう設計区間を定める。ただし、これによりがたい場合は、設計区間の最小区間長を2kmまで縮小できる。



※1 3種3級の延長 ・3種3級の設計区間が10～15km以下の場合、沿道状況、バス路線等交通特性を勘案し、3種3級の設計区間を延長する。
 ・上記以外でやむを得ない場合は、最小区間長を2kmまで縮小することができる。

※2 3種4級→3種3級 ・3種4級の設計区間が10～15km以下の場合、沿道状況、バス路線等交通特性を勘案し、3種3級の設計区間を延長する。
 ・上記以外でやむを得ない場合は、最小区間長を2kmまで縮小することができる。

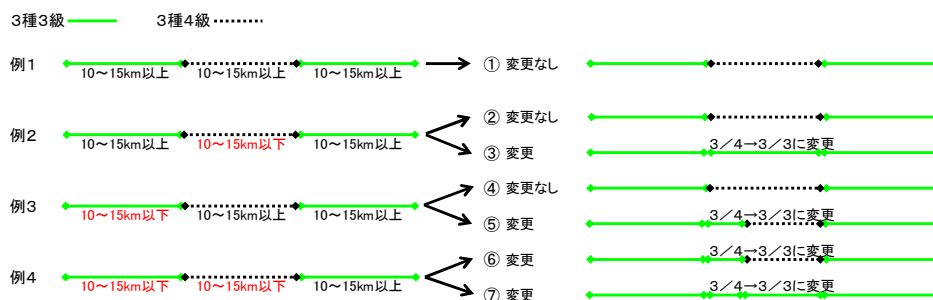


図 1-5-1

1-5-2 計画交通量

計画交通量は交通量推計を行い設定するものとする。ただし地方道事業の現道拡幅等の比較的小規模な事業においては、今後大幅な交通量の増大が見込まれないことから、現況交通量をもって計画交通量とする。ただし、近隣に大規模バイパスの建設が予定されており、現況交通量と比べ著しく交通量が増加することが予想される箇所においては、交通量推計により計画交通量を設定することとする。この他、事業採択上必要となる箇所についても交通量推計を実施すること。

1-5-3 道路の区分

道路の区分については道路構造令及び道路構造条例に準じ、下記のとおりとする。

(高速自動車国道については、道路構造令を参照のこと。)

- 1 道路は、次の表に定めるところにより、第1種から第4種までに区分するものとする。

表 1-5-1

道路の存する地域 自動車専用道路 又はその他の道路の別	道路の存する地域	
	地方部	都市部
自動車専用道路	第1種	第2種
自動車専用道路以外の道路	第3種	第4種

- 2 第1種の道路は、第1号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、第3種の道路は、第2号の表に定めるところにより第1級から第5級までに、第4種の道路は、第3号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、それぞれ区分するものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級、第3種第5級又は第4種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

(第2種の道路については、道路構造令を参照のこと。)

一 第1種の道路

表 1-5-2

道路の存する地域の地形	計画交通量 (単位1日につき台)	
	20,000以上	20,000未満
平地部	第2級	第3級
山地部	第3級	第4級

二 第3種の道路

表 1-5-3

道路の種類		計画交通量 (単位1日に つき台)		道路の 存する地 域の地形		
		20,000 以上	4,000 以上 20,000 未満	1,500 以上 4,000 未満	500 以上 1,500 未満	500 未満
一般国道	平地部	第 1 級	第 2 級	第 3 級		
	山地部	第 2 級	第 3 級	第 4 級		
県 道	平地部	第 2 級		第 3 級		
	山地部	第 3 級		第 4 級		
市町村道	平地部	第 2 級		第 3 級	第 4 級	第 5 級
	山地部	第 3 級		第 4 級		第 5 級

三 第4種の道路

表 1-5-4

道路の種類		計画交通量 (単位1日に つき台)		500 未満	
		10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
一 般 国 道		第 1 級		第 2 級	
県 道		第 1 級	第 2 級	第 3 級	
市 町 村 道		第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級

1-5-4 車線の幅員

国道については道路構造令に、また県道については道路構造条例に準じ、下記のとおりとする。

車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。ただし、第1種第1級もしくは第2級、第3種第2級又は第4種第1級にあつては、交通の状況により必要がある場合においては、同欄に掲げる値に0.25メートルを加えた値とすることができる。

（第2種の道路及び小型道路については道路構造令を参照のこと。）

表 1-5-5

区	分	車線の幅員（単位メートル）
第 1 種	第 1 級	3.50
	第 2 級	
	第 3 級	
	第 4 級	3.25
第 3 種	第 1 級	3.50
	第 2 級	3.25
	第 3 級	3.00
	第 4 級	2.75
第 4 種	第 1 級	3.25
	第 2 級	3.00
	第 3 級	

1-5-5 路肩の幅員

車道の左側に設ける路肩の幅員については、下記のとおりとする。

- 1 路肩の幅員は、付加追越車線、登坂車線、変更車線若しくは自転車通行帯を設ける箇所、長さが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がある箇所については、右欄に定める値まで縮小することができる。
- 2 車線を往復の方向別に分離する第1種の道路であつて同方向の車線の数1であるものの路肩の幅員は、前号の規定にかかわらず、2.5メートル以上とすること。ただし、長さが100メートル以上のトンネル、長さが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がある箇所であつて、大型の自動車の交通量が少ないものについては、第

1種第2級及び第3級にあつては1.75メートルまで、第1種第4級にあつては2メートルまで縮小することができる。（道路構造条例規則別表第1による）

表 1-5-6

区 分		車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)	
第 1 種	第 1 級	2. 5 0	1. 7 5
	第 2 級		
	第 3 級	1. 7 5	1. 2 5
	第 4 級		
第 3 種	第 1 級	1. 2 5	0. 7 5
	第 2 級	0. 7 5	0. 5 0
	第 3 級		
	第 4 級		
	第 5 級	0. 5 0	
第 4 種		0. 5 0	

1-5-6 幅広路肩の適用

道路構造条例では、第3種第2級から第4級まで及び第4種の道路について、歩行者又は自転車の安全な通行を確保するために、次に掲げる箇所の路肩の幅員を表1-5-6の規定にかかわらず、1メートル以上（幅広路肩）とすることを検討することとしている。

- (1) 道路の片側だけに歩道等を設ける場合、歩道等を設けない側(当該側に自転車通行帯を設ける場合を除く)
- (2) 自転車の交通量が多い道路のうち歩道等の幅員が3メートル未満の箇所
- (3) なお、このことは県道を対象とした道路構造条例で規定された独自ルールであるが、国道の路肩幅員についても、道路構造令に基づく路肩幅員の望ましい値を考慮すること。

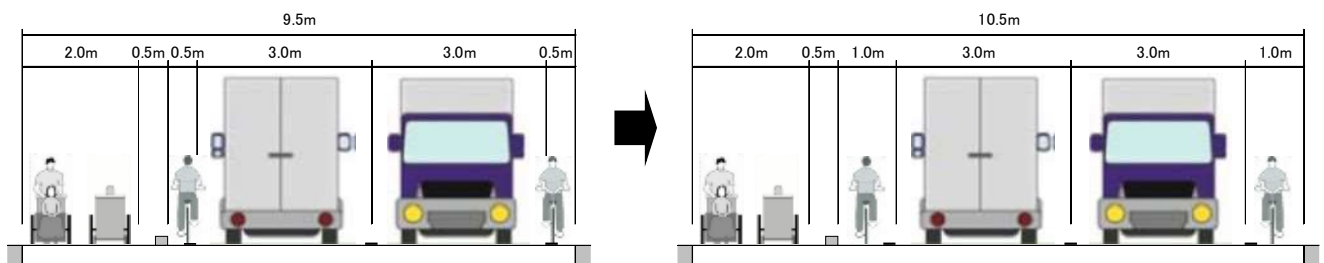


図 1-5-2 第4種第3級（片側歩道）で幅広路肩（1.0m 以上）を採用した事例

1-5-7 県道における1車線道路の適用

第3種第4級又は第4種第3級の道路であって、計画交通量が1日につき500台未満である場合は、第3種第5級又は第4種第4級に区分できることとする。また、第3種第5級又は第4種第4級の車道の幅員は、4メートルとし、地形の状況その他特別の理由があるときは、3メートルとすることができる。

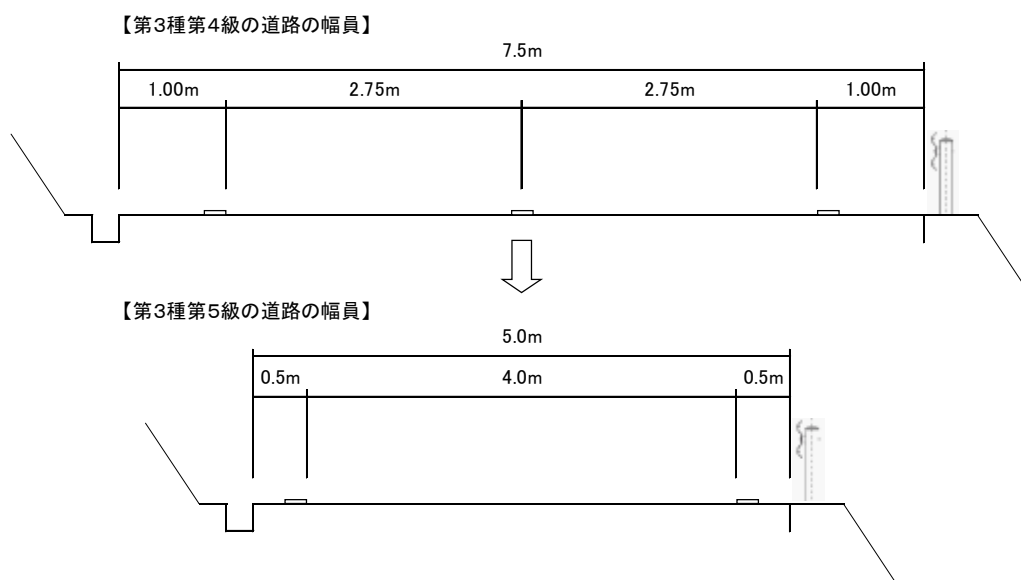


図 1-5-3

1-5-8 歩道の考え方

1 歩道設置の考え方

道路構造条例では歩道設置の考え方について、第4種の道路及び自動車又は歩行者の交通量が多い第3種の道路には、その各側に歩道等を設けることとされているが、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。

歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、それ以外の道路にあつては2メートル以上とし、歩行者の交通の状況及び除雪を考慮して定めること。

また、自転車歩行者道の幅員は、自転車又は歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、それ以外の道路にあつては3メートル以上とし、自転車及び歩行者の交通の状況並びに除雪を考慮して定めること。

なお、平成13年10月30日付道第3061号、都計第3111号通知を参考とする。

<参考>

道 第 3061 号
都 計 第 3111 号
平成13年10月30日

各土木事務所長

様

日野総合事務所県土整備局長

土 木 部 長

歩道幅員の考え方について（通知）

このことについては、別紙のとおり改訂しますので、今後はこの通知を適用してください。

1 歩道幅員の考え方

県内の歩道幅員については、図-1のフローのとおりとする。

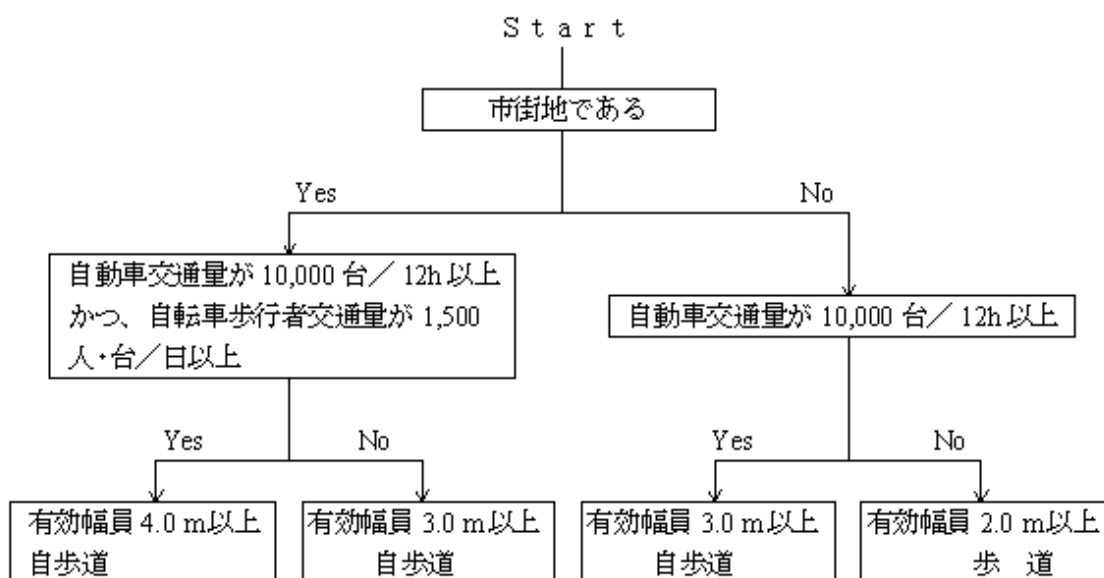


図-1

(注意1)

歩道有効幅員4.0mが必要となる箇所は、本県の現状交通量と整備状況を考慮すると、該当箇所はほとんどない。

(注意2)

一律に有効幅員 3.0mとするのではなく、沿道状況（通学路、人家連担、将来沿道利用が見込まれる場合等）を検討した上で、幅員を決定するものとする。

留意事項

- (1) 市街地についての厳密な区分けは原則として市部の住宅等密集地とする。
- (2) 対象路線に近接する歩道（例：堤防道路）がある場合は、別途考慮することとする。
- (3) 原則として前後の既存歩道幅員との連続性は考慮しないこととする。
- (4) ※特殊な事情がある場合については主管課と別途協議することとする。

※特殊な事情とは

<p>継続事業</p> <p>(例) ・用地買収が完了している場合、一部用地契約を済ませている場合等で、計画変更に対し地元合意を得ることが極めて困難。</p> <p>・設計業務、用地調査等が既に完了しており、設計見直しによる手戻りが大。</p> <p>新規事業</p> <p>(例) ・都市計画決定済みで、都市計画決定幅員の変更が極めて困難。</p>

2 歩道設置の考え方

県内の歩道設置の考え方については、図-2のフローのとおりとする。

なお、平成7年9月25日付道第262号「中山間地域の地方道改良に伴う歩道設置の考え方について」は廃止することとする。

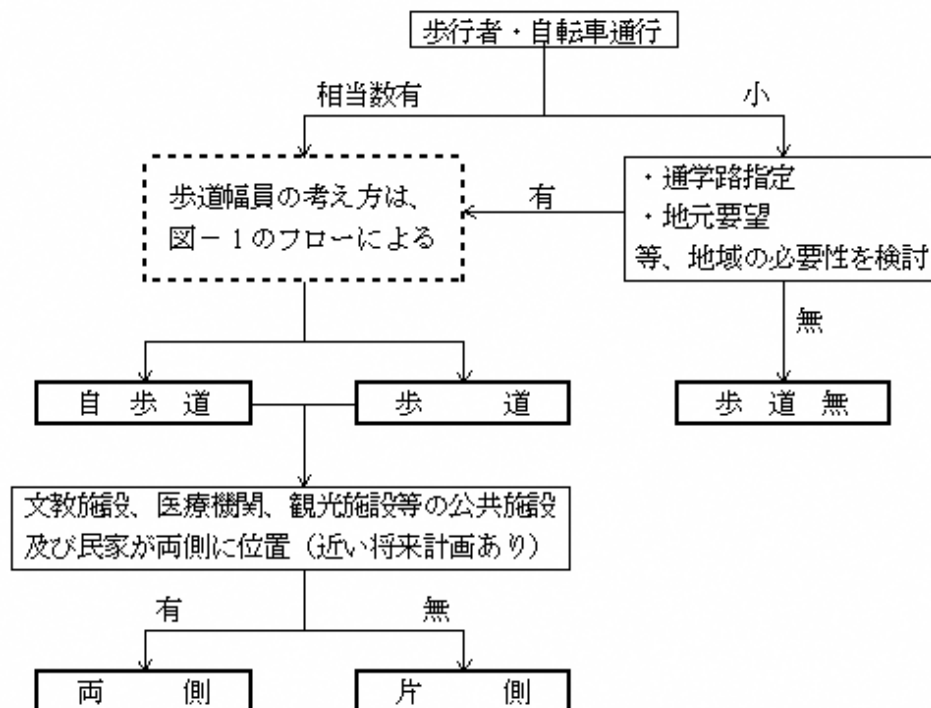


図-2

3 歩道有効幅員と道路植栽の取扱いについて

平成10年3月31日付道第666号、都計404号「道路植栽の設計に関する運用方針について」で通知しているこのことについては、図-3のとおり補足する。

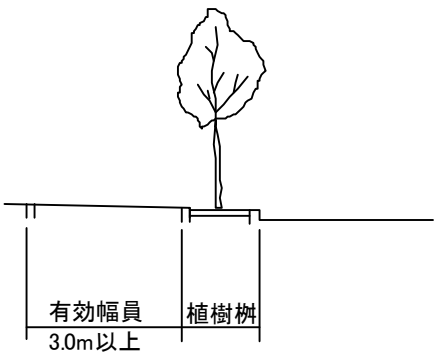
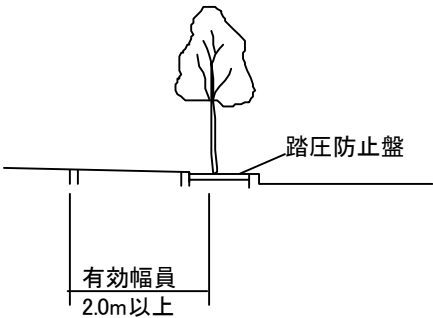
歩道新設による場合	既設歩道（植栽有）改良による場合
	
<ul style="list-style-type: none"> ・改築工事等 	<ul style="list-style-type: none"> ・修繕工事、電線共同溝工事等 ・踏圧防止盤を設置して歩道空間の確保する

図-3

1-5-9 道路設計における留意事項

- 1 車道の縦断勾配は、道路構造令第20条及び道路構造条例によることを原則とするが、DID(人口集中地区)区域に存する橋梁においては、縦断勾配の上限を4%とすることが望ましい。
- 2 車道の屈曲部のうち、緩和区間を除いた部分の中心線の曲線半径は、道路構造令第15条及び道路構造条例によることを原則とするが、橋梁部の曲線半径においては、下限を80mとすることが望ましい。
- 3 車道の縦断曲線長は、道路構造令第22条第3項によることを原則とするが、60m未満にならないようにすることが望ましい。

1-5-10 堆雪幅

1 次頁に示す積雪地域においては、効率的な除雪・排雪を可能にし、冬期における車道及び歩道空間を確保するため、下記に従い必要に応じて堆雪幅を確保するものとする。

(1) 堆雪幅を考慮する区間は次のとおりとする。

① 凍雪害防止事業の堆雪幅設置の採択基準を満足する区間（下記に示す（ア）～（ウ）の条件のいずれかに該当する区間）で、かつ道路外への排雪が困難な区間（人家連担部、切土斜面等）の延長が概ね100m以上連続する区間。

（ア）日交通量が概ね300台以上の区間で、道路の交通の確保が特に必要であるもの

（イ）日交通量が概ね150台以上で、一般国道その他重要な路線または代替路線のない道路。

（ウ）バス路線で民生の安定上特に必要なもの。

② その他、必要と認められる区間。

(2) 堆雪幅及び冬期交通確保幅は下記の値を基準とする。

表 1-5-7

一次堆雪幅	二次堆雪幅	冬期側帯	冬期車道	冬期路肩	冬期歩道
1.50	—	0.25	当該道路区分 の車道幅員	(0.25) 0.50	(1.50) —

(単位：メートル)

注1) 堆雪幅は原則として一次堆雪幅のみ確保するものとし、二次堆雪幅は考慮しないものとする。ただし、豪雪地域等で二次堆雪幅を考慮する場合、或いは一次堆雪幅を上記の数値以上確保する場合は、計算により必要幅を算出するものとする。なお、この場合の計画対象降雪・積雪深さは10年間再現確率値によるものとする。

注2) 冬期路肩は0.50mを標準とするが、地域の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては0.25mまで縮小することができる。

注3) 冬期歩道幅員は原則として考慮しなくてよいものとするが、学童の通学路等で特に歩行者の通行量が多く見込まれる路線については、冬期歩道幅員を2.00m確保できるよう計画するものとする。

堆雪幅を考慮する地域

表 1-5-8

管内	市 町 村 名
鳥 取	鳥取市、岩美町
八 頭	八頭町、若桜町、智頭町
中 部	倉吉市、湯梨浜町、三朝町、北栄町、琴浦町
西 部	大山町、米子市(米子市淀江町のみ)、南部町、伯耆町
日 野	江府町、日野町、日南町

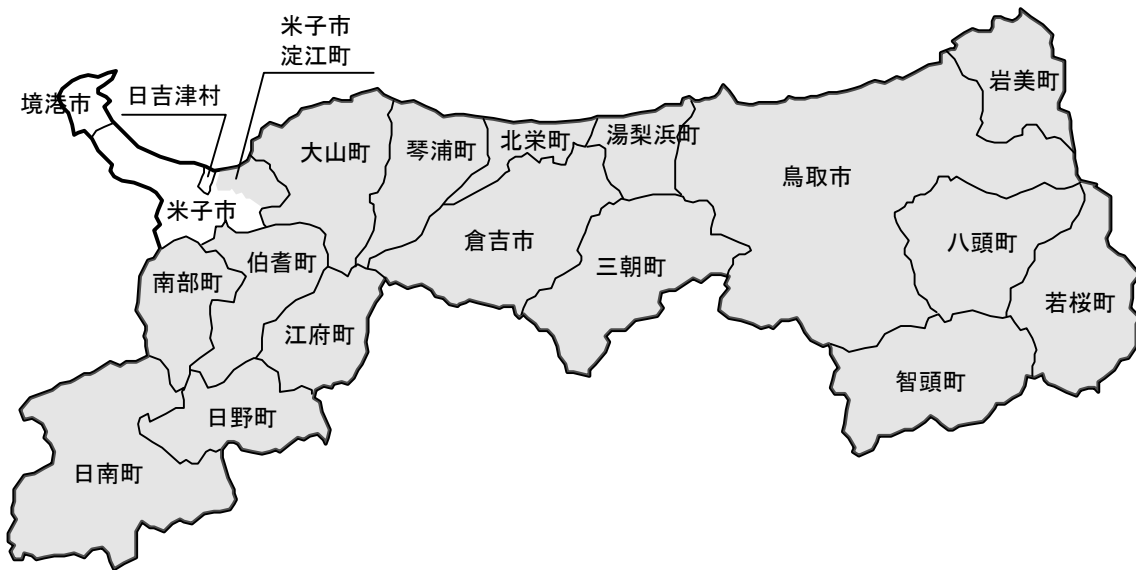
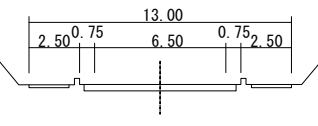
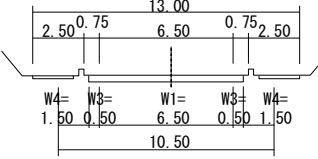
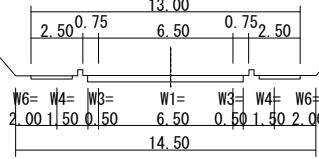
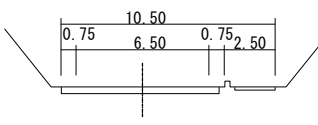
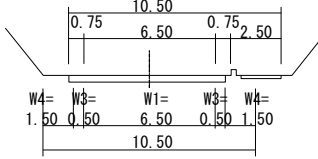
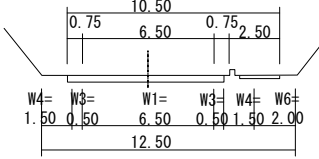
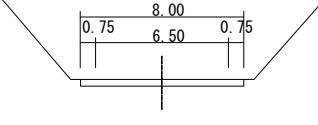
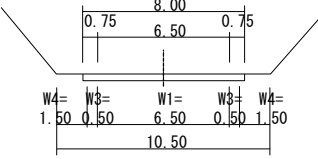


図 1-5-4 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法 指定地域

第 3 種 第 2 級 の 道 路 (歩道幅員W=2.5mの場合)			
区 分	基本幅員構成	堆雪幅を考慮した幅員構成 (冬期歩道幅員を確保しない場合)	堆雪幅を考慮した幅員構成 (冬期歩道幅員を確保した場合)
2 車 線 両側歩道			
2 車 線 片側歩道			
2 車 線 歩道なし			

ここに、W1：冬期車道幅員 W2：冬期側帯幅員 W3：冬期路肩幅員
 W4：一次堆 W5：二次堆雪幅 W6：冬期歩道幅員

注 1) 旗揚げは、上位が道路幅員構成、下位が堆雪時の幅員構成を表す。

注 2) 冬期歩道幅員は原則として考慮しなくてもよいものとするが、学童の通学路等で特に歩行者の通行量が多く見込まれる路線については、冬期歩道幅員を 2.00m 確保できるよう計画するものとする。

注 3) 歩道幅員が上記設置例と異なる場合、あるいは計算により堆雪幅を算出する場合等は、別途幅員構成を定めること。