

「道路構造令の解説と運用」の改訂について

— 平成15年度 地区講習会資料 —

平成16年3月

改訂の概要

『道路構造令の解説と運用』の概要

道路構造の合理的な計画および設計に資するために、道路構造令および道路構造令施行規則に規定する内容を解説・補完することにより、その趣旨の正確な理解および適正な運用を図ることを目的とする。

昭和45年に初版が発行され、昭和58年に改訂されたものを、今回21年ぶりに全面改訂した。

昭和58年以降の道路構造に関する動き

1. 道路の審議会の答申
2. 道路構造令の改正
3. 道路構造に係わる技術基準等の制定、改正

昭和58年以降の道路構造に関する動き

1. 道路の審議会の答申

道路構造に関する道路審議会答申（平成6年）

「モビリティ重視」から「総合的なユーティリティ重視」の道づくりへ、「画一的な道づくり」から「個性ある道づくり」へ、「地域が自由に発想できる道づくり」など、21世紀に向けた道路計画・構造のあり方を提言

昭和58年以降の道路構造に関する動き

1. 道路の審議会の答申

社会資本整備審議会道路分科会答申（平成14年）

道路の整備効果の早期発現・整備コストの縮減等を図るため、地域の実状に応じた最適な構造とするなど地域に応じたローカルルール採用の推進などを提言

- ・高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造
- ・地域高規格における現道の活用
- ・1.5車線の道路整備

など

昭和58年以降の道路構造に関する動き

2. 道路構造令の改正

- 平成5年
 - 歩道などの最小幅員の拡大
 - 歩行者滞留スペースの確保
 - 車両の大型化への対応
- 平成13年
 - 歩行者、自転車の通行空間の確保
 - 路面電車の通行空間の確保
 - 「緑」空間の増大
 - 舗装の構造基準の性能規定化
- 平成15年
 - 高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入
 - 乗用車専用道路（小型道路）の導入
 - 中央帯幅員の特例値の縮小

昭和58年以降の道路構造に関する動き

3. 道路構造に係わる技術基準等の制定、改正

- バリアフリーへの対応（交通バリアフリー法 H12）
 - バリアフリーに関する配慮事項
- 線形設計の原則と組合せ
 - 組合せの基本則や避けるべき組合せ、安全性の観点から重要となる組合せ
- 平面交差点の幾何構造と交通安全
 - 交通安全確保のための配慮事項等

主な改訂内容

3. 道路構造に関わる技術基準等の制定、改正

- 簡易型のインターチェンジ
 - 集約ダイヤモンド型や平面Y型のインターチェンジ
 - ETC技術を活用したインターチェンジ（スマートインターチェンジ）
- 分合流部の車線バランス
 - 安全かつ円滑な交通流を確保するために必要な車線数
- 防護柵（防護柵設置基準 H10）
 - 性能規定化への変更、景観への配慮

主な改訂内容

3. 道路構造に関わる技術基準等の制定、改正

- 料金所（料金徴収施設設置基準 H11）
 - ETCの実用化
- 電線共同溝（電線共同溝法 H7）
 - 電線共同溝の位置、構造、配慮事項等

改訂版の章構成(1 / 2)

総則

- 1 本書の目的
- 2 道路構造令の趣旨
- 3 用語の定義

道路の計画・設計の考え方

- 第1章 概説
- 第2章 道路の機能を確保する道路構造
- 第3章 地域の状況に応じた道路構造
- 第4章 道路の計画・設計にあたっての配慮事項

道路の構造

改訂版の章構成(2 / 2)

道路の構造

- 第1章 道路の区分と設計速度，設計車両
- 第2章 横断面の構成
- 第3章 線形および視距
- 第4章 平面交差
- 第5章 立体交差
- 第6章 鉄道等との交差
- 第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等
- 第8章 土工，舗装および道路構造物
- 第9章 道路の附属施設
- 第10章 雑則

主な改訂項目

主な改訂項目

総則

対象箇所	主な改訂項目
1-3 用語の定義	以下の用語を追加 「付加追越車線」「軌道敷」 「高規格幹線道路」 「地域高規格道路」 「普通道路」「小型道路」 「歩車共存道路」 「コミュニティ道路」 「ゆずり車線」「側道」

道路の計画・設計の考え方

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
第1章 概説	道路構造に関する基本的考え方を追加 ・多様な機能の重視 ・地域に応じた基準の弾力的な運用
第2章 道路の機能を確保するための道路構造	道路の機能を確保するための道路構造の考え方を追加 ・自動車の交通機能と道路構造 ・歩行者・自転車の交通機能と道路構造 ・空間機能と道路構造

道路の計画・設計の考え方

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
第3章 地域の状況に応じた道路構造	地域の状況に応じた道路構造を追加 ・地域の状況に応じた高速道路等 ・都市における道路 ・山地部等における道路 ・観光地・自然豊かな地域における道路 ・積雪寒冷地における道路

道路の計画・設計の考え方

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
第4章 道路の計画・設計にあたっての配慮事項	道路の計画・設計にあたっての配慮事項を追加 ・将来の状況変化への対応、良好な景観形成、維持管理への対応、都市計画道路における留意事項

道路の構造

主な改訂項目

第1章 道路の区分と設計速度，設計車両

対象箇所	主な改訂項目
1-1 道路の区分	「道路の区分」の適用の考え方を追加 道路の弾力的な運用に関する考え方を追加 「普通道路、小型道路の区分」を追加
1-2 計画交通量と設計時間交通量	道路交通特性のデータ更新、ピーク率、重方向率を追加
1-4 設計区間	「級別の異なる設計区間の接続」に1.5車線の道路の考え方を追加

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
1-5 出入制限	地域高規格道路におけるアクセスコントロールの考え方を追加 小型道路の出入制限を追加
1-6 設計車両	各種諸元等（長さ、高さ、車両重量・軸重・輪荷重）の更新 小型道路の設計車両を追加 車いす、杖使用者、シニアカーの占有幅等の追加

道路の構造
第2章 横断面の構成

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
2-1 総則	道路の機能を考慮した横断面構成の幅員決定の考え方を追加 横断面構成要素と道路の機能の関係を追加
2-2 車道および車線	季節や時間等による交通量の変動が激しい場合の車線数の検証を追加 小型道路の車線幅員を追加

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
2-3 中央帯	空間機能に関する記述を追加 中央帯設置と幅員に関する記述を変更 中央帯開口部に関する記述を追加
2-4 付加追越車線	付加追越車線に関する記述を追加 ゆすり車線に関する記述を追加
2-5 路肩	分離片側1車線の第1種の道路、小型道路に関する記述を追加 路肩の歩行者や自転車の通行空間としての機能に関する記述を追加

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道	歩道等の機能、空間確保の考え方を追加 歩道等の設置や幅員決定の考え方を追加 弾力的な運用例を追加 歩道等のバリアフリー対応に関する記述を追加 滞留の用に供する施設や空間、設置の考え方を追加

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
2-8 積雪地域に存する道路の中央帯等の幅員	中央帯、歩道幅員、二次堆雪幅を修正
2-9 植樹帯	植樹帯の機能に関する記述を修正 第4種第2級の道路への原則的設置規定を追加 空間機能に関する記述を追加
2-10 副道	空間機能に関する記述を追加

主な改訂項目

対象箇所	主な改訂項目
2-12 軌道敷及び路面電車停留場	軌道敷の構成、設置の考え方、幅員等を追加 路面電車停留場の構造を追加
標準幅員	標準幅員を削除
2-13 建築限界	小型道路の建築限界の考え方を追加

道路の構造		主な改訂項目
第3章 線形および視距		
対象箇所	主な改訂項目	
3-1 概説	平面線形及び縦断線形の設計に関する留意点を追加 平面線形と縦断線形の組合せの留意事項とそれに関する事故率図等を追加	
3-3 曲線半径	曲線半径別の事故率図とそれに関する留意点を追加	
3-6 曲線部の拡幅	小型道路における曲線部の拡幅量を追加	

道路の構造		主な改訂項目
第3章 線形および視距		
対象箇所	主な改訂項目	
3-10 縦断勾配	小型道路の縦断勾配を追加	
3-12 縦断曲線	サグ部の縦断曲線半径に関する留意点を追加	
3-13 横断勾配	横断勾配の縮小等に関する記述を追加 バリアフリーに対応した歩道の勾配に関する記述を追加	

道路の構造		主な改訂項目
第4章 平面交差		
対象箇所	主な改訂項目	
4-1 概説	交差点における交通安全確保のための構造に関する記述を追加	
4-3 平面交差点付近の線形	交差点内の見通しに関する記述を追加 曲線部の平面交差における留意点を追加	
4-4 平面交差点付近の横断構成	交差点付近における横断構成の留意点を追加 小型道路の車線幅員を追加 右折車線長に関する記述を変更	

道路の構造		主な改訂項目
第4章 平面交差		
対象箇所	主な改訂項目	
4-5 導流路、交通島および隅切り等	小型道路の導流路幅員を追加 交差点の通行方法に関する記述を変更 交差点のたまり空間確保に関する記述を追加	

道路の構造		主な改訂項目
第5章 立体交差		
対象箇所	主な改訂項目	
5-2 立体交差の計画基準	小型道路の交差方式に関する記述を追加 普通道路と小型道路との分合流部に関する記述を追加	
5-4 インターチェンジの計画及び設置基準	短い間隔でのIC設置に関する解説を追加 IC形式選定の考え方を追加 簡易なICやスマートICに関する記述を追加 分合流部の車線数バランスに関する記述を追加	

道路の構造		主な改訂項目
第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等		
対象箇所	主な改訂項目	
7-1 自転車専用道路等	幅員に関する記述を追加	
7-2 歩行者専用道路	幅員に関する記述を変更	
7-3 歩車共存道路等	歩車共存道路の構造、設計手法等に関する記述を追加	

道路の構造		主な改訂項目
第8章 土工，舗装および道路構造物		
対象箇所	主な改訂項目	
8-2 舗装	舗装の構造が満足すべき性能指標に関する記述を追加 交通バリアフリーへの対応に関する記述を追加（平坦性、透水性）	
8-5 橋、高架の道路等	道路橋示方書との重複部分を削除 車両の大型化への対応、小型道路の設計荷重を追加	

道路の構造		主な改訂項目
第9章 道路の附属施設		
対象箇所	主な改訂項目	
9-2-2 防護柵	防護柵の有すべき性能の記述を追加 景観に配慮した防護柵の記述を追加	
9-3-7 料金所	ETCによる料金徴収システムに関する記述を追加	
9-4-3 乗合自動車停留施設	バス停留所の構造に関する記述を追加	

		主な改訂項目
対象箇所	主な改訂項目	
9-4-5 非常駐車帯	第1種の道路における設置間隔を変更	
9-4-5 休憩施設	「道の駅」の記述を追加	
9-7 共同溝等（共同溝および電線共同溝）	電線共同溝に関する記述を追加	

総 則

道路構造令の趣旨

道路構造令は、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるもの

道路の構造は、その道路の機能と自然的外部的諸条件に応じて具体的に決定する必要がある。

○修繕または災害復旧工事等の場合、道路構造令の規定によらない工事を行うことは差し支えない。

○道路構造令の規定に適合していない道路をそのまま存置することは道路構造令の規定に抵触しない。

『道路構造令の解説と運用』の目的

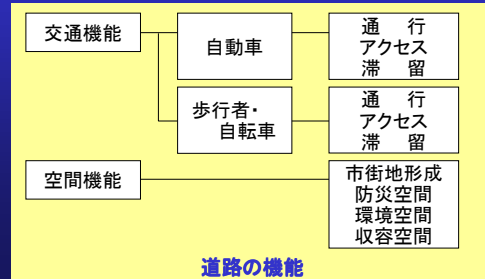
道路構造令を補完し、一体となって道路の構造における技術的基準となり、その運用の方法を示すものであって、十分な解説をつけ加えることにより、道路を設計する技術者の手引書または指導書としようとするものである。

道路の計画・設計の考え方

第1章 概説

1-1 道路の役割と機能

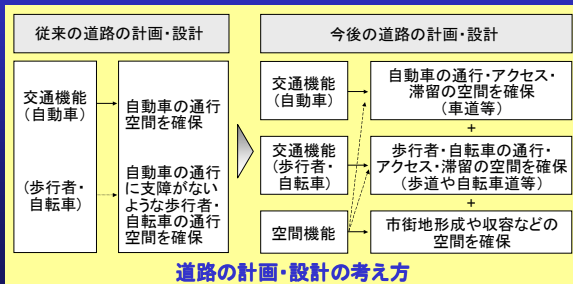
◇道路は、生活や経済活動に不可欠な基本的な社会資本として大きな役割を果たし、多様な機能を有する



第1章 概説

1-2-1 多様な機能の重視

◇従来は自動車の通行を中心とした考え方、今後は多様な道路の機能を考慮することが必要



第1章 概説

1-2-2 地域に応じた弾力的な基準の運用

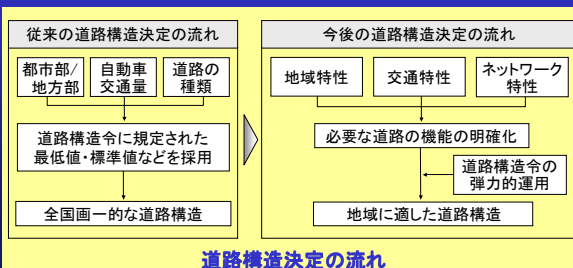
◇多様な道路の機能のうち、地域の状況から、当該道路において重視すべき機能を明確化

◇地域の裁量に基づき、道路構造令の基準を弾力的に運用

第1章 概説

1-3 道路の計画・設計の手順

◇道路の特性から必要となる道路の機能を確保するのに必要な道路構造を総合的に判断



第1章 概説

1-4 道路構造令の運用の考え方(1)

■弾力的な運用の場面

①よりニーズに合致した道路構造とする場合

道路構造令に示してある最低値等をそのまま適用するのではなく、地域の状況に応じた望ましい道路構造要素や値を適用

②必要最低限の道路構造とする場合

道路構造令の認める範囲において、地域の状況に応じて特例規定等を弾力的に運用することにより、より経済性を考慮

第1章 概説

1-4 道路構造令の運用の考え方(2)

■運用上の留意点

- ◇地域にとって、真に必要な道路を整備するために弾力的に運用すべき、単に事業執行を容易にすることを目的としてはならない
- ◇安全性に係わる規定については、安易に規格を下げるべきではない
- ◇道路構造令は完成時の道路構造を規定 暫定供用時の道路構造は、必ずしも構造令に合致する必要はないが、当面必要な機能を満足しなければならない

第1章 概説

1-4 道路構造令の運用の考え方(3)

■弾力的な運用例

- 地方部の道路などにおける歩道等設置
- ◇歩行者交通量や沿道状況から歩道等の両側への設置が不必要な場合
 - ▼
 - 片側だけの設置とすることが可能
- ◇歩行者交通量の非常に少ない場合
 - ▼
 - 自転車歩行者道や歩道を設置しないことが可能

【道路構造令における歩道等に関する規定の主旨】

基本となる規定

(自転車歩行者道)

第10条の2第1項 自動車の交通量が多い道路には、自転車歩行者道を道路の各側に設ける

(歩道)

第11条第1項 歩行者の交通量が多い道路などには、その各側に歩道を設ける

第11条第2項 歩行者の交通量が少ない道路などには、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合には、歩道を設ける

特例規定(上記各条項共通)

やむを得ない場合にはこの限りでない

第1章 概説

1-4 道路構造令の運用の考え方(4)

■弾力的な運用例

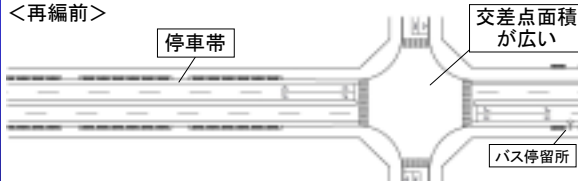
- 既存交差点における横断面構成再編
- ◇一度道路構造令にもとづいて新設した道路において、沿道や交通の状況が変化
 - ▼
 - 道路交通環境を改善するため、道路構造を再編することが可能

例) 交差点付近で停車帯を削除

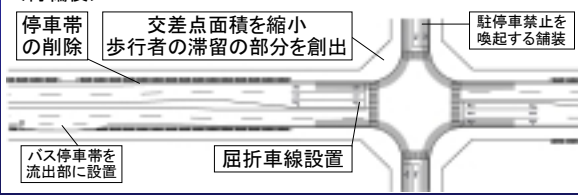
- 歩行者の滞留空間を確保(第11条の2)
- 車線幅員縮小、交差点部の車線数増加(第27条第3項)

【交差点における横断面構成再編の例】

<再編前>



<再編後>



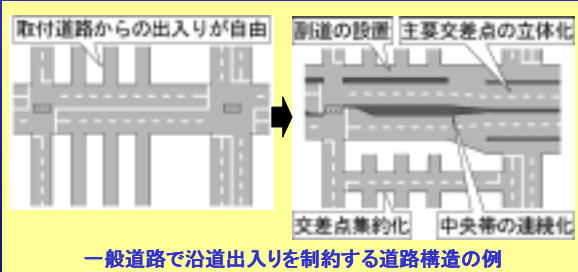
第2章 道路の機能を確保する道路構造

2-1-1 自動車の交通機能と道路構造(1)

自動車の交通機能	通行機能	円滑性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・出入制限など規格の高い道路構造 ・交通特性に応じた車線数設定 ・単路の容量だけでなく、交通のネックとなる面所にも配慮(サグ部、分合流部など)
		安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・平面線形と縦断線形の組合せ ・交差点、分合流部での見通し確保
		信頼性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・耐震性の確保、のり面構造 ・除雪や堆雪のための幅員の確保 ・消融雪施設の設置
		快適性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・眺望を考慮した線形 ・情報提供
	アクセス機能	アクセス性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・本線への直接出入り可能な構造 ・適当な交差点間隔を確保 ・停車帯、荷捌きスペースの設置 ・駅前広場、バス停車帯
	滞留機能	滞留空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場、タクシープール、バスターミナル ・S.A/P.A、道の駅

第2章 道路の機能を確保する道路構造
2-1-1 自動車の交通機能と道路構造(2)

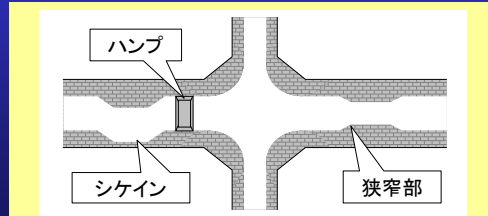
◇自動車の通行機能を重視する道路では、出入制限等高い規格の構造を採用



一般道路で沿道出入りを制約する道路構造の例

第2章 道路の機能を確保する道路構造
2-1-1 自動車の交通機能と道路構造(3)

◇自動車の通行機能を抑制する道路では、必要に応じて自動車の走行速度抑制のための構造を採用



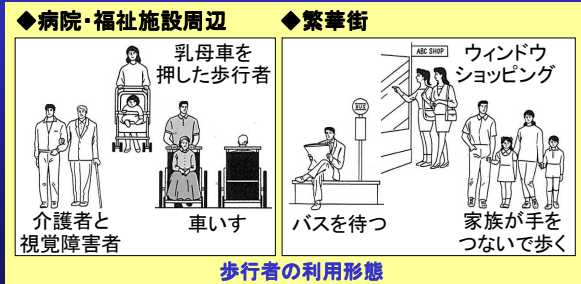
自動車の走行速度抑制のための構造

第2章 道路の機能を確保する道路構造
2-1-2 歩行者・自転車の交通機能と道路構造(1)

歩行者・自転車の交通機能	通行機能	連続性の確保	・歩道や歩車共存道路等の連続的な設置
		安全性の確保	・歩道者、自転車、自動車の分離 ・歩車共存道路、コミュニティ道路の整備
		バリアフリーへの対応	・車いす等を考慮した歩道等の有効幅員の確保、平坦性、勾配 ・昇降装置等の歩行支援施設の設置
		快適性の確保	・舗装の素材への配慮 ・植栽、施設の形状・色彩への配慮
	アクセス機能	アクセシビリティの確保	・ペDESTリアンデッキ等の設置 ・停留場、駅前広場のバリアフリー化
	滞留機能	たまり空間の確保	・バスや横断待ちのための空間の確保 ・ベンチ等の施設、広場の設置 ・駐輪場の設置

第2章 道路の機能を確保する道路構造
2-1-2 歩行者・自転車の交通機能と道路構造(2)

◇車いすでの通行、ウィンドウショッピングなど、多様な利用形態を考慮し、必要な歩行者の通行機能を確保

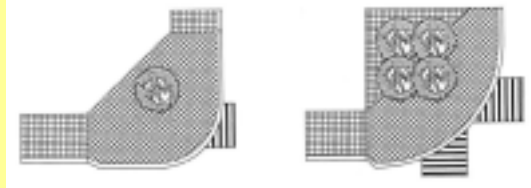


歩行者の利用形態

第2章 道路の機能を確保する道路構造
2-1-2 歩行者・自転車の交通機能と道路構造(3)

◇必要に応じて、滞留のための空間、ベンチなどを確保

- 隅切りの広がりを確保、街角に広場を形成する
- 民地と一体的な空間とし積極的に広場をつくりだす



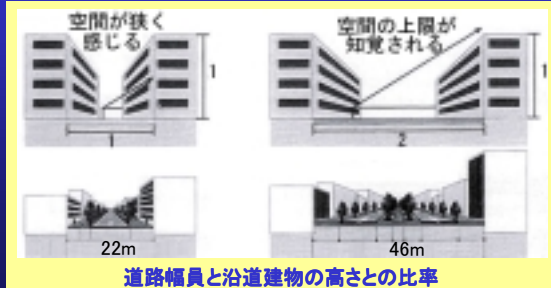
隅切りによる広場の創出

第2章 道路の機能を確保する道路構造
2-2 空間機能と道路構造(1)

空間機能	市街形成	都市・地区の骨格形成	・都市の骨格として、街並みを形成する広い幅員の確保(広い中央帯・歩道など)
		沿道立地促進	・沿道利用のしやすい道路構造(アクセシビリティの確保)
	防災空間	防災空間形成	・必要な総幅員を確保 ・植栽、電線類地中化
	環境空間	道路緑化	・並木、植樹帯の設置、中央帯への植栽
景観形成		・植栽、電線類地中化、附属施設による修景 ・景観に配慮した構造物のデザイン	
収容空間	沿道環境保全	・地下等の構造の採用 ・遮音壁、環境施設帯の設置 ・低騒音舗装等の採用	
	公共公益施設の収容	・路面電車などの軌道の収容 ・共同溝、電線共同溝の収容	

第2章 道路の機能を確保する道路構造
2-2 空間機能と道路構造(2)

◇沿道建物の高さや道路幅員のバランスなどを考慮して総幅員を決定



第2章 道路の機能を確保する道路構造
2-2 空間機能と道路構造(3)

◇延焼防止としての機能を考慮し総幅員を確保、植樹帯や電線類地中化により防災機能が向上

【東京都における延焼遮断帯形成基準】

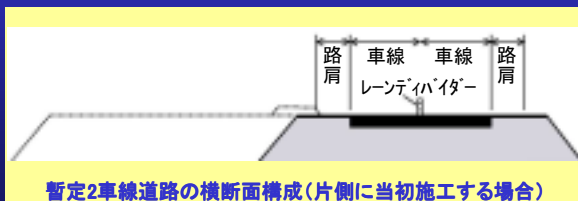
幅員27m以上		
幅員24m以上27m未満	かつ	不燃化率40%以上
幅員16m以上24m未満	かつ	不燃化率60%以上
幅員11m以上16m未満	かつ	不燃化率80%以上

第3章 地域の状況に応じた道路構造

3-1 地域の状況に応じた高速道路等の構造(1)

■高規格幹線道路の構造

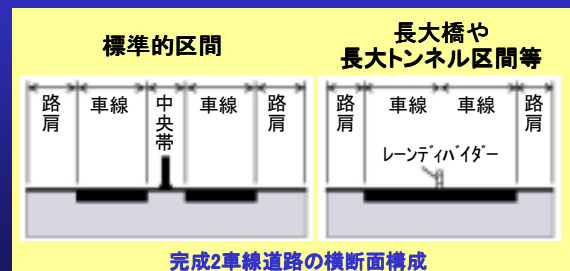
◇将来は4車線必要だが当面は2車線でよく、段階的に建設を行う道路は、暫定2車線構造



第3章 地域の状況に応じた道路構造

3-1 地域の状況に応じた高速道路等の構造(2)

◇将来的に交通量が少ない道路は、完成2車線構造



第3章 地域の状況に応じた道路構造

3-1 地域の状況に応じた高速道路等の構造(3)

■地域高規格道路の構造

路線全体で60km/h以上のサービス速度を確保できる範囲で、地域に応じた構造を採用

- ◇設計速度: 80km/h→60km/hも適用可能
- ◇車線数: 4車線→2車線も適用可能
(付加追越車線を適宜設置)
- ◇現道活用: 一部区間、現道を活用することが可能

第3章 地域の状況に応じた道路構造

3-2 都市の状況に応じた道路の構造(1)

■都心部における道路の構造

都市や地区のシンボルとなる道路では、滞留や景観形成等空間機能を考慮

規定値より広い幅員の歩道、植樹帯、中央帯等を採用、副道を設置



シンボルとなる道路の例(名古屋市 久屋大通)

第3章 地域の状況に応じた道路構造
3-2 都市の状況に応じた道路の構造(2)

■中心市街地等における道路の構造

商業施設の集積する繁華街の道路では、買い物等にとって便利で快適な道路空間を形成

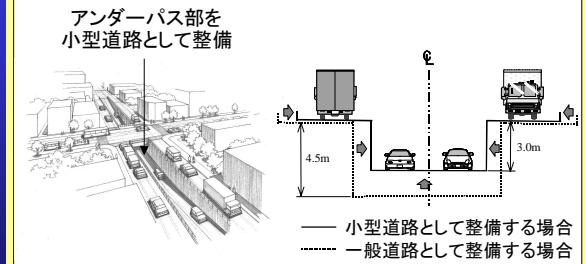
- ▼
- 表通り** ウィンドウショッピング等を考慮した歩道幅員を確保、ベンチ等施設を設置
- 裏通り** 道路自体がたまり空間となる歩車共存道路等を採用し景観形成等にも配慮

第3章 地域の状況に応じた道路構造
3-2 都市の状況に応じた道路の構造(3)

■地域の状況に応じた渋滞対策

早期の道路整備が必要だが用地確保が困難な道路では、道路規格を小さくして早期に容量拡大

▼
乗用車や小型貨物車のみが通行可能な小型道路(乗用車専用道路)を採用



小型道路の構造(アンダーパスの例)

第3章 地域の状況に応じた道路構造
3-3 山地部等における道路の構造

交通量は少ないものの日常生活に不可欠で早期整備が求められる道路では、必要最低限の通行機能を確保できる道路構造を採用

▼
本来2車線となる道路で、1車線改良と2車線改良、局部改良などを組み合わせ、1.5車線の道路を整備



- 2車線改良(第3種第3~4級) 集落内または隣接区間、集落間で交通量が多い区間、追い越しが必要な区間など
- 1車線改良(第3種第5級) 現道幅が狭隘または視距確保・災害防除 区間など
- 現道活用 現道幅が広く、問題のない区間
- 待避所 現地に即し必要に応じて設置

1.5車線の道路整備の例

第3章 地域の状況に応じた道路構造

3-3 観光地・自然豊かな地域における道路の構造

■歴史・文化が保全されている地域における道路の構造

歴史的街並み等が保存された地域の道路では、地域の歴史・文化等の特色を道路構造にも反映

祭りの会場として道路全体を一体的に利用できるよう構造的に工夫(撤去可能な防護柵、縁石など)

地域特有の雰囲気を醸成した景観を形成するため、地域特性を反映した素材、デザイン等を採用

第4章 道路の計画・設計にあたっての配慮事項

4-4 都市計画道路における留意点

◇整備が比較的長期にわたり、社会情勢の変化等により求められる機能や構造基準が変わった場合

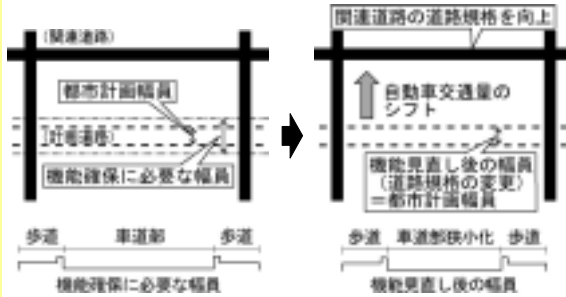
それらを踏まえた道路構造の見直しが必要

道路構造見直しの際、沿道の建築物の状況等により都市計画変更が不適切な場合

周辺道路との適切な役割分担の観点から機能を見直すなどにより、既定幅員で対応

計画幅員より広い幅員が必要

自動車の通行機能を関連道路で補完し、既決定幅員内で整備



道路の機能を分担して整備を進める場合の例

道路の構造

第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両

第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両

1-1 道路の区分

■道路の区分とは

- ◇道路の計画, 設計の基礎となる区分
 - ・高速自動車国道および自動車専用道路とその他の道路の別
 - ・道路の存する地域, 地形の状況
 - ・計画交通量

第1種第1級～第4級, 第2種第1級および第2級
第3種第1級～第5級, 第4種第1級～第4級の種別, 級別に区分

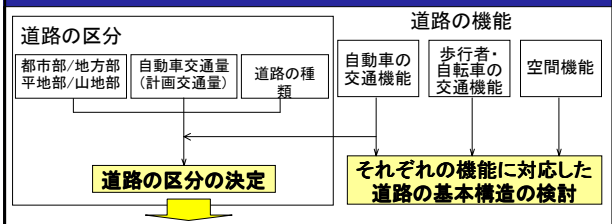
今回新たに
普通道路と小型道路の区分を追加

第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両

1-1 道路の区分

■道路の区分の適用の考え方(1/2)

- ◇道路の機能: 道路の特性に応じた交通機能と空間機能がある
 - ◇道路の区分: 自動車の交通機能を中心に考えて定めたもの
 - ・歩行者等の交通機能や空間機能
- 自動車の交通機能とは別に考える必要あり

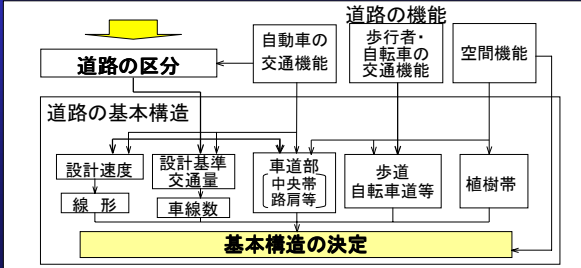


第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-1 道路の区分

■道路の区分の適用の考え方(2/2)

道路の機能に対応した道路構造の決定

- ・車道部など…道路の区分から決定
- ・歩道, 植樹帯など…地域の状況に応じて決定

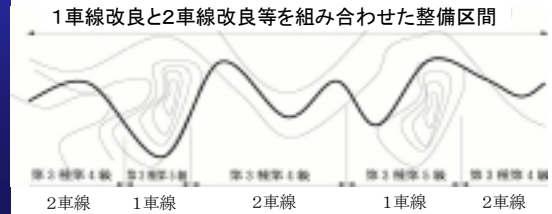


第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-1 道路の区分

■道路の区分の弾力的な運用

◇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

- ・級別は1級下の級を適用することが可能
- 第3種第4級となる道路において, 1級下の級を適用することにより1車線道路(第3種第5級)として整備
山地部での適用例

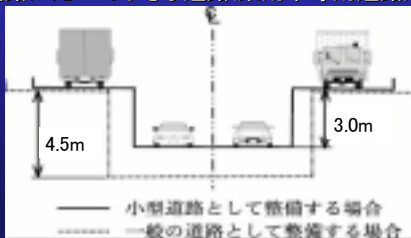


第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-1 道路の区分

■普通道路と小型道路の区分

◇各種級区分の道路について普通道路と小型道路の2つに区分

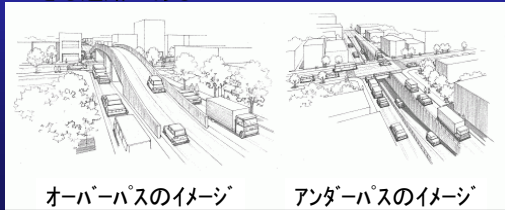
小型道路とは, 小型自動車等のみの通行の用に供する, 普通道路に比べて小さな道路(乗用車専用道路)



第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-1 道路の区分

■小型道路の適用条件

- ◇普通道路での整備が困難であること
- ◇自動車が沿道へアクセスする機能をもつ必要がない道路であること
- ◇当該道路の近くに大型の自動車が迂回することのできる道路があること



第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-5 出入制限

■普通道路の出入制限

◇第1種ならびに第2種の普通道路
→完全出入制限を行うものとする

ただし, 第1種第2級, 第3級, 第4級の普通道路 (高速自動車国道を除く)

→路線の性格ならびに自動車交通の状況により部分出入制限とすることができる

◇第3種, 第4種の普通道路

→路線の性格ならびに自動車交通の状況等により, 必要がある場合には部分出入制限とする

第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-5 出入制限

■完全出入制限



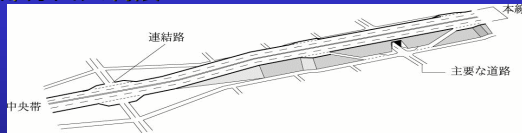
完全出入制限



完全出入制限(側道を設ける場合)

第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-5 出入制限

■部分出入制限



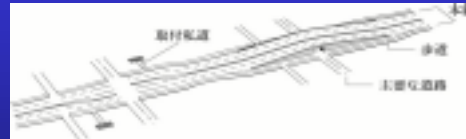
部分出入制限(中央帯に開口部を設けない場合)



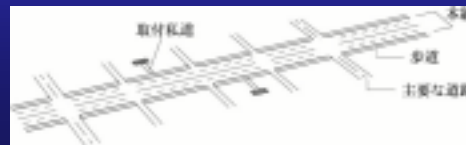
部分出入制限(中央帯に開口部を設ける場合)

第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-5 出入制限

■出入自由



出入自由(主要な道路と立体交差する場合)



出入自由(全て平面交差とする場合)

第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-5 出入制限

■小型道路の出入制限

小型道路の出入制限

小型道路は, 大型トラックなどの車の進入を避けるために沿道への出入りができない構造のものに限ると規定

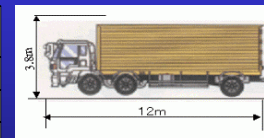
小型道路の交差方式

- ・小型道路と普通道路との交差 ➡ 立体交差
- ・小型道路相互の交差
 - 4車線以上の小型道路相互の交差 ➡ 立体交差
 - 上記以外の小型道路相互の交差 ➡ 平面交差も可能

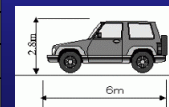
第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-6 設計車両

■小型道路の設計車両

諸元 \ 設計車両	小型道路の設計車両	小型自動車	普通自動車
長さ	6m	4.7m	12m
幅	2m	1.7m	2.5m
高さ	2.8m	2m	3.8m
前端オーバーハング	1m	0.8m	1.5m
軸距	3.7m	2.7m	6.5m
後端オーバーハング	1.3m	1.2m	4m
最小回転半径	7m	6m	12m



普通自動車



小型道路の設計車両
(小型自動車等)

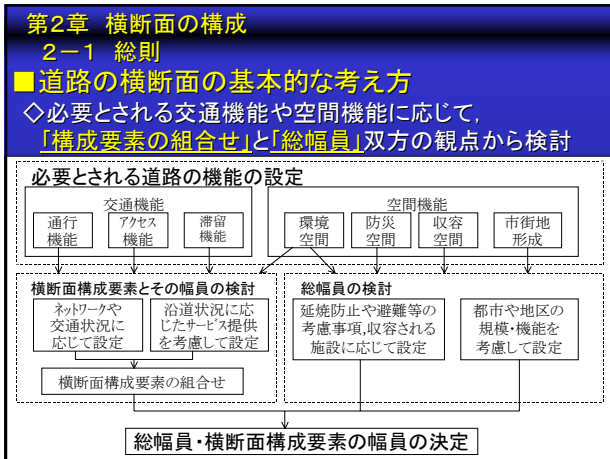
第1章 道路の区分と設計速度, 設計車両
1-6 設計車両

■小型道路の設計車両

- ◇小型道路の車高 ➡ 2.8m
→一般的な救急車両の高さおよび小型貨物車の通行状況を参考に2.8mと規定
- ◇小型道路の建築限界 ➡ 3.0m
→設計車両高さ2.8mに走行車両の跳ね上がりを考慮して規定
- ◇小型道路の設計自動車荷重 ➡ 30kN
→一般の救急車両の重量および小型貨物車の登録車の重量分布を参考に規定

道路の構造

第2章 横断面の構成



第2章 横断面の構成
2-1 総則

■ **横断面構成要素と道路の機能の関係**

横断面構成要素	道路の機能	
	交通機能	空間機能
車道	○	
中央帯	○	○
路肩	○	
停車帯	○	○
歩道, 自転車歩行者道 および自転車道	○	○
植樹帯	○	○
副道	○	○
軌道敷	○	○

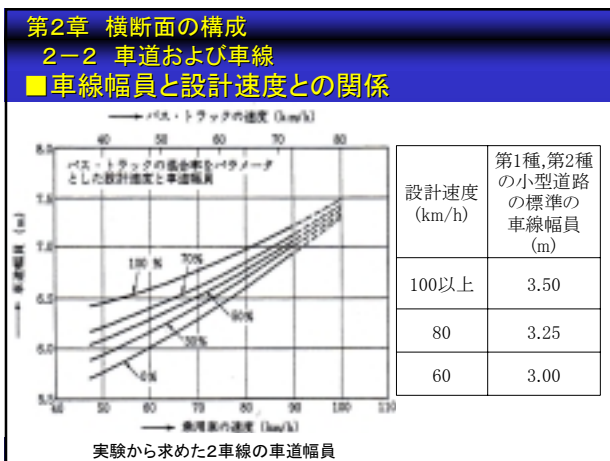
第2章 横断面の構成
2-2 車道および車線

■ **車線数の決定**
◇標準的な道路構造と交通条件を想定して定めた日単位的设计基準交通量と計画交通量(日単位)との割合で決定

◇車線数の検証
実際の交通量は地域や路線によってそれぞれの時間変動特性を有し、ピーク時における時間交通量は各々の路線によって異なる
一当該路線の特性を考慮した時間単位の交通量による検証を行い、適切な車線数を決めることに努める

第2章 横断面の構成
2-2 車道および車線

■ **車線幅員の設定の考え方**
◇走行速度や快適性等に最も大きな影響を与えるもの
◇車両の物理的幅員に、すれ違いや追越などのために必要な余裕幅を加えて設定
◇車線の幅員は路線の設計速度と交通量に応じて定めることが合理的



第2章 横断面の構成
2-2 車道および車線

■ **車線幅員** 単位: m

道路の区分		普通道路の車線幅員 ()内特例値	小型道路の車線幅員 ()内特例値
第1種	第1級	3.50 (3.75)	3.50
	第2級	3.50 (3.75)	3.50 (3.25)
	第3級	3.50	3.25 (3.00)
	第4級	3.25	3.00
第2種	第1級	3.50 (3.25)	3.25 (3.00)
	第2級	3.25	3.00
第3種	第1級	3.50	3.00
	第2級	3.25 (3.50)	2.75
	第3級	3.00	2.75
第4種	第1級	3.25 (3.50)	2.75
	第2級, 第3級	3.00	2.75

第2章 横断面の構成

2-3 中央帯

■中央帯の設置

- ◇車線の数が4以上の第1種, 第2種, 第3種第1級の道路
- ◇車線の数3以下の第1種の道路
 - ※ただし、トンネルや長大橋部とそれに連続して接続する箇所など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は中央帯を設けなくてもよい
- ◇車線の数4以上であるその他の道路で安全かつ円滑な交通を確保するため必要と判断される場合
- ◇第3種, 第4種の2車線道路の急なカーブ区間など安全な交通の確保に著しく支障がある場合

第2章 横断面の構成

2-3 中央帯

■中央帯の設置

- ◇空間機能を考えた設置
 - ・市街地形成, 防災, 景観形成機能を有したシンボル道路形成の一部となる
 - ・中央帯の空間機能と地域特性・沿道の状況に照らして, 良好な都市空間を形成するため
→幅の広い中央帯の設置を考慮



第2章 横断面の構成

2-3 中央帯

■中央帯の構成

- ◇中央帯幅員と側方余裕幅および施設帯幅員の関係



第2章 横断面の構成

2-3 中央帯

■中央帯の幅員の特例値の設定根拠

- ◇防護柵の安全性の向上により幅の狭いものが設置可能
- ◇通行に必要な側方余裕を考慮して, 最低限必要な値を設定
単位:m

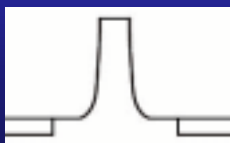
種級区分		中央帯の最低幅員		側帯の幅員		cの値	施設帯の最低幅員	
		規定値	特例値	規定値	特例値		規定値	特例値
第1種	第1,2級	4.50	2.00	0.75	0.25	0.50	2.00	0.50
	第3,4級	3.00	1.50	0.50	0.25	0.25	1.50	0.50
第2種	第1級	2.25	1.50	0.50	0.25	0.25	0.75	0.50
	第2級	1.75	1.25	0.50	0.25	0.25	0.25	0.25
第3種		1.75	1.00	0.25		0.25	0.75	0
第4種		1.00		0.25		0.25	0	

第2章 横断面の構成

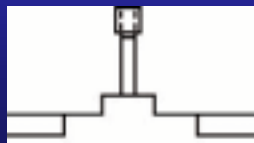
2-3 中央帯

■中央帯の幅員の特例値を用いる場合の留意点

- 剛性防護柵など幅の狭い防護柵を採用
- 横断面構成の不連続はさける
- 設計速度に応じた側方余裕を確保することが重要



コンクリート製剛性防護柵



ボックスビーム型たわみ性防護柵

第2章 横断面の構成

2-3 中央帯

■中央帯開口部

- ◇第1種, 第2種の道路
 - 事故処理, 救急活動等のため, 原則として中央帯に開口部を設置する
- ◇第3種, 第4種の道路
 - 安全かつ円滑な交通を確保するため, 中央帯の開口部を設置することは望ましくない

第2章 横断面の構成

2-3 中央帯

■中央帯開口部の構造等

- ◇中央帯開口部の設置位置(第1種の2車線道路)
 - ・非常駐車帯がある区間
 - 非常駐車帯の位置にあわせて設置
 - ・非常駐車帯のない区間
 - 500m毎に1箇所程度設置
- ◇中央帯開口部の幅(第1種の道路)
 - 非常時に開口部を通過して対向側の車線に安全に移行できることを考慮して設定
 - ・分離帯幅員が1.0m~2.0mのとき40m程度
 - ・分離帯幅員が3.0mのとき50m程度

第2章 横断面の構成

2-4 付加追越車線

■付加追越車線とゆずれ車線の比較

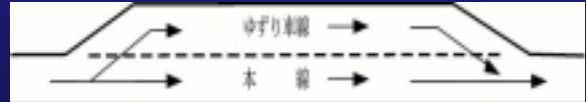
付加追越車線

→低速車に追従する高速車を分離して走行させることを目的



ゆずれ車線

→低速車を高速車から分離して通行させることを目的



第2章 横断面の構成

2-4 付加追越車線

■付加追越車線

- 付加追越車線の必要性
 - ・適切な走行速度を確保し、高いサービス速度の提供のため
 - ・片側1車線の第1種の道路に必要に応じ設けるものとする
 - 〔※必要がある場合は、第2種・第3種・第4種の道路〕
 - についても設置可能
 - ・道路交通法では
 - 付加車線としてではなく、本線車線として扱われる車線
 - ・交通量を担うための車線ではない
 - 交通量による車線数を決定する際の車線とは考えない

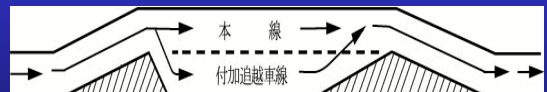
第2章 横断面の構成

2-4 付加追越車線

■付加追越車線

◇付加追越車線の構造

- ・道路の外側を本線、内側を付加追越車線として利用
- ・付加追越車線の幅員は、本線の幅員とする



◇付加追越車線の設置間隔

- ・設置間隔: 6~10km, 設置延長: 1.0km~1.5kmを標準



第2章 横断面の構成

2-4 付加追越車線

■ゆずれ車線

◇ゆずれ車線の設置の考え方

- ・交通の安全性と円滑性確保の観点からは付加追越車線の方が望ましい
- 地形の状況等やむを得ない場合に設置

◇ゆずれ車線の特徴

- ・すりつけ長が短くすみ地形の状況に応じた柔軟な運用が可能
- ・低速車が高速車に合流するため合流点での安全性に問題がないよう配慮が必要

第2章 横断面の構成

2-5 路肩

■普通道路の路肩の幅員

◇分離片側1車線の第1種の道路

- ・規定値→故障等により左側路肩に停車しても、他の大型車が通行できる幅員を確保
- ・特例値→小型車が本線車線にはみ出すことなく路肩内で停車可能な幅員を確保

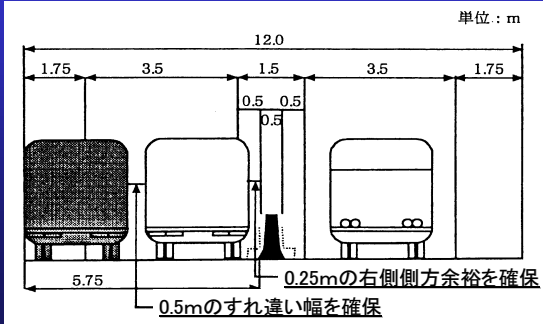
種別	級別	路肩(保護路肩を除く)の最低幅員(単位:m)		
		左側		右側
		規定値	特例値	規定値
第1種	第2級	2.50	1.75	1.25
	第3級			0.75
	第4級		2.00	

第2章 横断面の構成

2-5 路肩

■普通道路の路肩の幅員

◇分離片側1車線の第1種の道路



第2章 横断面の構成

2-5 路肩

■普通道路の路肩の幅員

◇幹線道路で歩行者・自転車の交通量が特に少ない場合
→路肩を歩行者や自転車の通行空間とすることができる

※この場合半路肩ないしはそれ以上の路肩幅員を設けることが望ましい

第2章 横断面の構成

2-5 路肩

■小型道路の路肩の幅員

◇第1種、第2種の道路

・走行安全上必要な幅員を確保

種別	級別	路肩(保護路肩を除く)の最低幅員 (単位:m)		
		左側	右側	トンネル
第1種	第1,2級	1.25	0.75	1.00
	第3,4級	1.00	0.50	0.75
第2種		1.00	0.50	

第2章 横断面の構成

2-5 路肩

■小型道路の路肩の幅員

◇分離片側1車線の第1種の道路

普通道路と同様に故障車停車時の通りぬけを考慮して設定

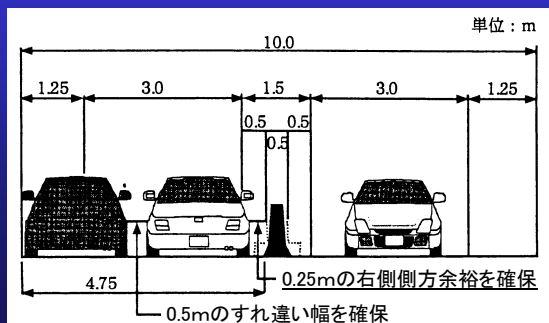
種別	級別	路肩(保護路肩を除く)の最低幅員 (単位:m)	
		左側	右側
第1種	第2級	1.25	0.75
	第3,4級		0.50

第2章 横断面の構成

2-5 路肩

■小型道路の路肩の幅員

◇分離片側1車線の第1種の道路



第2章 横断面の構成

2-5 路肩

■小型道路の路肩の幅員

◇第3種、第4種の道路

・第3種の道路の左側路肩

→普通道路の左側路肩の特例値以上

・第4種の道路の左側路肩ならびに

第3,4種の道路の右側路肩

→普通道路と同様の路肩幅員以上

種別	級別	路肩(保護路肩を除く)の最低幅員 (単位:m)		
		左側	右側	トンネル
第3種	第1級	0.75	0.50	0.50
	第2,3,4級	0.50	0.50	
第4種	第1,2,3級	0.50	0.50	

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道 道路構造令規定の抜粋 自転車道

- 第10条 自動車及び自転車の交通量が多い…道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。
- 2 自転車の交通量が多い…道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い…道路…には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。
- 3 自転車道の幅員は、2メートル以上とするものとする。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、1.5メートルまで縮小することができる。
- 5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道 道路構造令規定の抜粋 自転車歩行者道

- 第10条の2 自動車の交通量が多い…道路(自転車道を設ける道路を除く)…には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。
- 2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4メートル以上、その他の道路にあっては3メートル以上とするものとする。
- 4 自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道 道路構造令規定の抜粋 歩道

- 第11条 第4種(第4級を除く。)の道路…、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路…又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。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、この限りでない。
- 2 第3種又は第4種第4級の道路…には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。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、この限りでない。
- 3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとする。
- 5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道 道路構造令規定の抜粋 歩行者の滞留の用に供する部分

- 第11条の2 歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路には、横断歩道、乗合自動車停車所等に係る歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

■歩道、自転車道等(概説)

交通機能、空間機能の存在

必要な機能の確保

車道とは独立したネットワークの形成

・歩行者空間、自転車空間の検討

・連続性の確保

安全性の観点から歩行者、自転車、自動車の分離を考慮

バリアフリー化

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

設置の考え方

自転車道

- ・次の場合、**両側**に設ける(やむを得ない場合を除く)
 - **自動車及び自転車の交通量が多い**道路
 - **自転車の交通量が多い**道路で、**必要がある**場合
 - **自動車及び歩行者の交通量が多い**道路で、**必要がある**場合

自転車歩行者道

- ・**自動車の交通量が多い**道路(自転車道を設ける場合を除く)には、**両側**に設ける(やむを得ない場合を除く)

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
設置の考え方
歩道

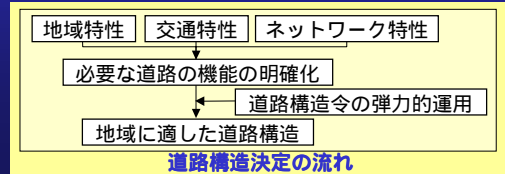
- ・ 次の場合、**両側**に設ける（やむを得ない場合を除く）
 - **第4種**の道路（第4級を除く）
 - **歩行者の交通量が多い第3種**の道路（第5級を除く）
 - **自転車道を設ける第3種又は第4種第4級**の道路
- ・ **第3種又は第4種第4級**の道路には、**必要がある**場合に設ける（やむを得ない場合を除く）

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
設置の考え方

道路構造令では、歩行者、自転車、自動車の交通量に応じて設置を判断する旨規定

- +
- 〔 地域特性（沿道の立地状況、気象条件等） 〕
 - 〔 交通特性（歩行者の属性、利用形態等） 〕
 - 〔 ネットワーク特性（道路の種類等） 〕
- も考慮



第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
設置の考え方

歩行者、自転車空間ネットワークの検討

- ・ 利用施設の位置等から歩行者、自転車の経路等を検討
- ・ 空間ネットワークの連続性の検討

歩道、自転車道等の設置

地域の状況等を考慮した対応

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
地域の状況等を考慮した歩道等の設置

自動車交通量が多い幹線道路

- ・ 歩道、自転車道等を両側に設置

- ・ ただし、山間部の第3種の道路であっても、民家等の立地がなく、集落等の連絡経路でない箇所は、歩道等設置の必要性は低い

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
地域の状況等を考慮した歩道等の設置

自動車交通量が少ない生活道路

- ・ 自動車交通の抑制により、良好な歩行空間を確保することが適切となる場合が多い
- ・ 歩道、自転車道等の設置の必要性は低い

- ・ ただし、通学路等、安全に関して特別な配慮を要する道路であれば、片側のみであっても設置する方がよい

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
交通量別の歩道設置状況

12時間 自動車交通量 (台/12h)	12時間歩行者類交通量 100 (人/12h)未満			
	両側歩道 (%)	片側歩道 (%)	歩道なし (%)	延長 (km)
500未満	2	6	93	26,264
500 ~ 999	2	13	85	21,533
1,000 ~ 2,999	5	23	71	40,183
3,000 ~ 9,999	17	35	48	41,446
10,000以上	45	29	26	17,251

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

■交通量別の歩道設置状況

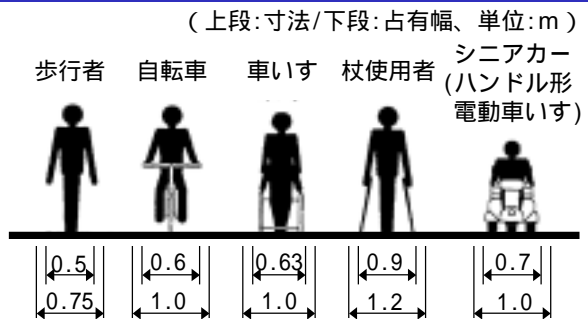
12時間 自動車交通量 (台/12h)	12時間歩行者類交通量 500(人/12h)以上			
	両側歩道 (%)	片側歩道 (%)	歩道なし (%)	延長 (km)
500未満	2	25	73	4
500~999	3	6	90	55
1,000~2,999	14	14	71	353
3,000~9,999	41	22	36	2,030
10,000以上	82	10	8	4,619

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

幅員

基本的な寸法と占有幅



第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

幅員

自転車道

- ・2m以上とする(やむを得ない場合は、1.5mまで縮小できる)
- ・路上施設を設ける場合は、建築限界を勘案して定める
- ・幅員は、その道路の自転車の交通の状況を考慮して定める

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

幅員

自転車歩行者道

- ・歩行者の交通量が多い道路は4m以上、その他の道路は3m以上とする
- ・路上施設等を設ける場合は、上記の幅員に、規定された路上施設等の幅員を加えた幅員とする(第3種第5級又は第4種第4級の道路で、やむを得ない場合を除く)
- ・幅員は、その道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定める

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

幅員

歩道

- ・歩行者の交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする
- ・路上施設等を設ける場合は、上記の幅員に規定された路上施設等の幅員を加えた幅員とする(第3種第5級又は第4種第4級の道路で、やむを得ない場合を除く)
- ・幅員は、その道路の歩行者の交通の状況を考慮して定める

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

幅員

最小幅員

路上施設等を設ける場合に必要幅員

交通の状況に応じた幅員

- ・利用形態に応じた幅員
- ・交通量を考慮した幅員
- ・滞留機能のための幅員

第2章 横断面の構成

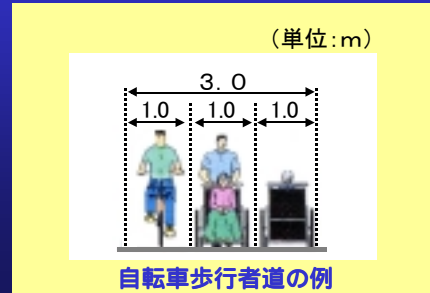
2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

多様な利用形態とその占有幅

多様な利用形態	占有幅 (m)
乳母車を押して歩く	0.75
傘を差して歩く	1.0
両手に荷物を持って歩く	1.0
車いすを押して歩く	1.0
視覚障害者が盲導犬と歩く	1.5
2人で話しながら歩く	1.5 ~ 2.5
ウィンドウショッピングをする	1.5 ~ 2.0
家族4人で並んで歩く	3.0

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員



第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

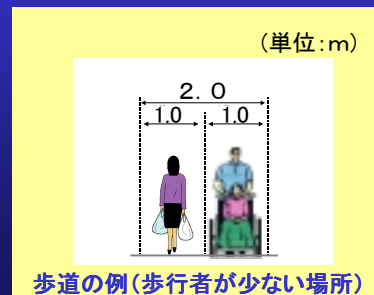
利用形態を勘案した幅員



第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

利用形態を勘案した幅員



第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

留意事項

幅員の決定にあたっては、道路構造令に規定する最小幅員を満たすほか、次の要件にも留意して適切な幅員となるようにしなければならない

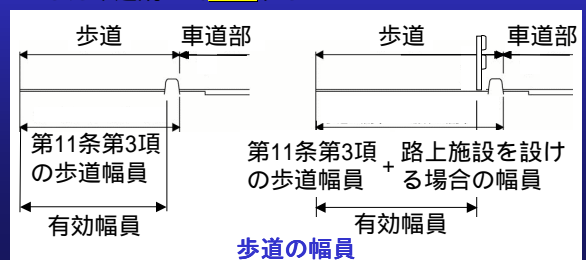
歩行者の安全かつ快適な通行を確保するため、多様な利用形態を勘案し、商業地域、駅周辺などでは、歩行者等の交通量やピーク時間特性、歩行形態等を十分考慮して、適切な幅員とする

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

留意事項

歩行者等の移動円滑のため、有効幅員をできるだけ連続して確保する



第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

留意事項

）バス停付近では、乗降客のための空間を確保し、歩行者等と交錯しないようにする



バス停付近の例

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

留意事項

）都市部では、都市施設として必要な幅員（道路の美観、沿道環境の保全、路上施設・地下埋設物の収用等）を有する必要がある

都市中心部におけるシンボルロードなど、空間機能に重要な役割を担う道路では、緑豊かな幅広い歩道、自転車道等とすることが望ましい



シンボルとなる道路における歩道の例

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

留意事項

）交差点では、歩行者等の通行という本来の目的のほかに、交差道路への見通し距離を増大させ、交通の安全性に寄与するという効果に配慮する

）地方部等で、歩行者交通量が少ない場合、道路構造令の最低幅員2mの歩道とする

両側設置の必要がなければ、片側のみに設置する

歩行者交通量が非常に少ない場合、歩道を設置しないこともできる

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

留意事項

）トンネル部において、歩行者交通量が少ない場合は片側にのみ歩道を設置したり、管理用通路のみとする

）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、歩道を新設する場合、道路構造令第38条の小区間改築の特例を適用して、2m以下の幅員の歩道を設置することができる

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
幅員

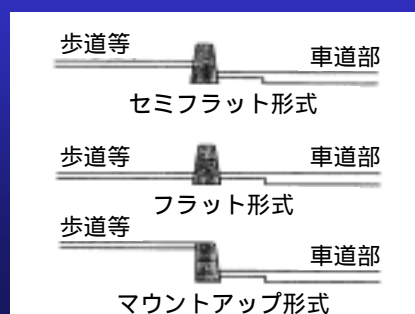
留意事項

）幹線道路で歩行者・自転車交通量が特に少ない場合、路肩の幅員を半路肩ないしはそれ以上とすることにより、歩行者や自転車の通行空間とすることもできる

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道
構造形状

構造形状



第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

構造

形状

セミフラット形式の採用が基本

歩道等の形式の特徴

	セミフラット形式	フラット形式	マウントアップ形式
すりつけ勾配の発生	勾配が生じない	勾配が生じない	勾配が生じる
視覚障害者の歩車道境界の識別	識別が容易	識別が困難なケースもある	識別が容易
車道面から歩道面への雨水の流入	流入のおそれほとんどない	流入のおそれがある	流入のおそれがない

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

歩行者の滞留の用に供する部分

歩道等には、必要がある場合に、歩行者の滞留の用に供する部分を設ける

(横断歩道、バス停等に係る歩行者の滞留により、歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行を妨げないことを目的とする)

第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

歩行者の滞留の用に供する部分



第2章 横断面の構成

2-7 自転車道、自転車歩行者道および歩道

道路交通法との関係

自転車歩行者道は、道路交通法上は普通自転車の歩道通行可として扱われる

自転車歩行者道において、自転車通行可とするためには、都道府県公安委員会による交通規制が必要

歩行者の通行に支障がなく、かつ自転車の通行に危険がないと認められる場合で、かつ歩道幅員が2 m以上（橋梁、高架の道路、トンネル等内で特に必要がある場合は1.5 m以上）の場合は、自転車の通行が可能

第2章 横断面の構成

2-9 植樹帯

■植樹帯の設置

◇植樹帯の設置範囲の見直し

→第4種第2級の道路についても植樹帯を設けるように改正

◇植樹帯の幅員

・都市や地域の骨格となる道路
→地域特性に見合った空間機能の確保の観点から広い道路幅員が必要

標準値(1.5m)よりも広い植樹帯の設置が望ましい

第2章 横断面の構成

2-9 植樹帯

■植樹帯の設置

留意事項

・交差点近傍部などにおいて安全な通行を確保するため必要な視界を妨げないよう、見通しに必要な空間を確保

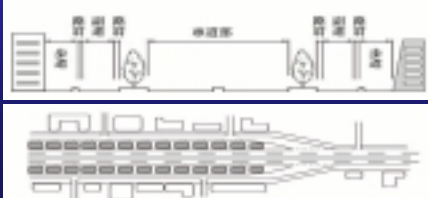
・連続的に植樹帯を設置した区間には、線形が厳しい区間等を除いて一般に車道側の防護柵を設置する必要はない

第2章 横断面の構成

2-10 副道

■副道の設置

- ・取付道路を集約し本線の円滑化を図る場合
- ・遮音壁を連続して設ける必要があるため、沿道への自由な出入りができなくなる場合に沿道への出入りを確保するため
- ・市街地形成や防災などの空間機能を確保するため



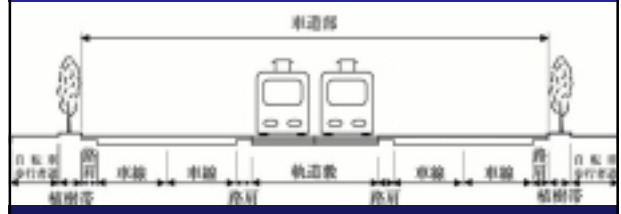
第2章 横断面の構成

2-12 軌道敷および路面電車停留場

■軌道敷

◇横断面構成要素として軌道敷を追加

- ・専ら路面電車の通行の用に供することを目的とする軌道敷を新たに道路の部分として位置付ける

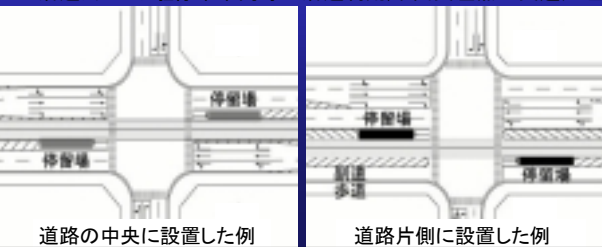


第2章 横断面の構成

2-12 軌道敷および路面電車停留場

■軌道敷の設置

- ・道路中央に設置
 - 停留場における路面電車利用者の安全性、右折車の処理
- ・道路中央以外に設置
 - 沿道アクセスや駐車車両等の沿道利用、平面交差点の交通処理



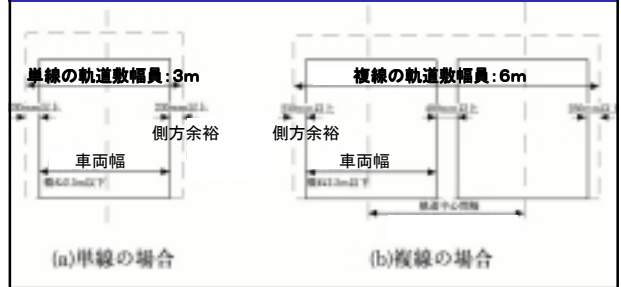
第2章 横断面の構成

2-12 軌道敷および路面電車停留場

■軌道敷の幅員

◇標準的な路面電車の車両幅に側方余裕を加えた値として設定

- ・単線の場合: 3m
- ・複線の場合: 6m

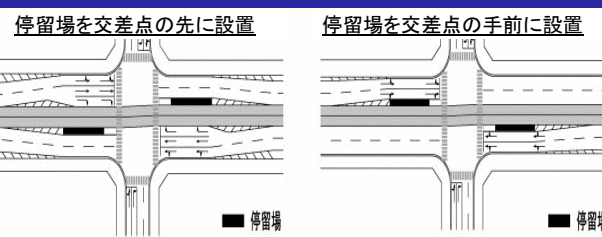


第2章 横断面の構成

2-12 軌道敷および路面電車停留場

■路面電車停留場設置時の留意事項

- ◇安全上必要と判断される場合は、交通島を設置
- ◇交差点部における停留場の設置位置
 - 利用者の利便性・安全性、車線の確保、線形の円滑性等の観点から判断



道路の構造

第3章 線形および視距

第3章 線形および視距
3-1 概説

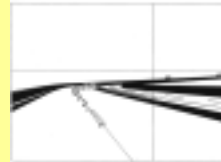
■線形設計の基本

- ◇線形設計の原則的事項
- ◇平面線形の設計
- ◇縦断線形の設計
- ◇平面線形と縦断線形の組合せ

第3章 線形および視距
3-1 概説

■平面線形の設計の留意点

- ・長い直線をできるだけ避ける
- ・連続した円曲線相互の曲線半径の比を適切にする
- ・緩和曲線は前後の円曲線の半径とバランスさせる



直線長の標準的限界

設計速度 (km/h)	120	100	80	60
直線長 (m)	3,000	2,500	2,000	1,500
	~1,000	~800	~600	~400

透視図による線形評価

第3章 線形および視距
3-1 概説

■平面線形の避けるべき組合せ

- ・同方向に屈曲する曲線の間に短い直線を入れる (ブローケンバックカーブ)
- ・長い直線の終端に曲線半径が短い円曲線を入れる
- ・道路交角が小さい場合に曲線長が短い円曲線を入れる

第3章 線形および視距
3-1 概説



ブローケンバックカーブ

直線区間を複合曲線で置換えた場合

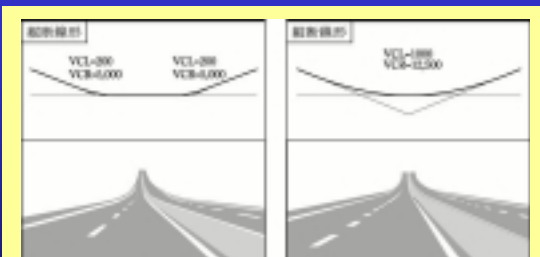
同方向の曲線間の直線の使用

第3章 線形および視距
3-1 概説

■縦断線形の避けるべき組合せ

- ・同方向に屈曲する縦断曲線の間に短い直線を入れる (ブローケンバックカーブ)
- ・短区間で凹凸を繰り返す縦断線形
- ・サグ部に大きな縦断曲線を入れる

第3章 線形および視距
3-1 概説

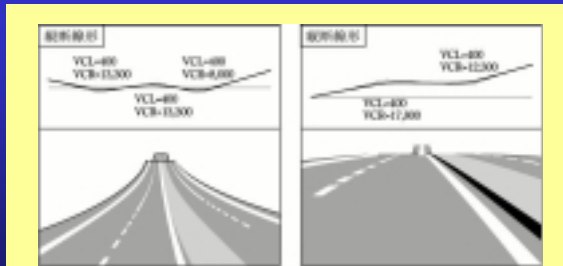


ブローケンバックカーブ

直線区間を縦断曲線で置換えた場合

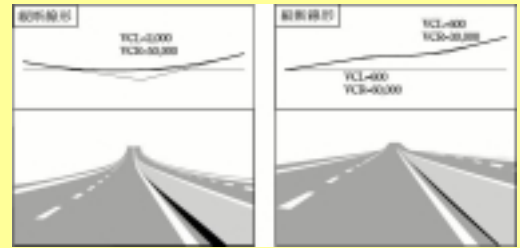
図 同方向の曲線間の直線の使用

第3章 線形および視距
3-1 概説



(a)小さい凹凸の繰り返し (b)大きい凹凸の繰り返し
短区間での凹凸の繰り返し

第3章 線形および視距
3-1 概説

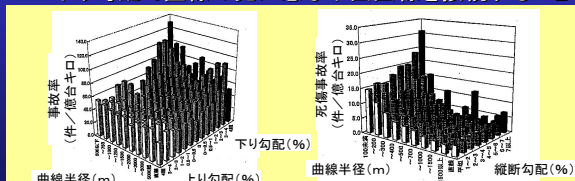


(a)切り盛りの均衡を保ちながら凸部を削除した例 (b)切り盛りの均衡を保ちながら中央の縦断勾配を前後の勾配と同方向に変更した例
前頁に示す縦断線形の改良例

第3章 線形および視距
3-1 概説

■平面線形と縦断線形の避けるべき組合せ

- ・急な平面曲線と急な縦断勾配を組み合わせた線形とすること
- ・下り勾配で直線の先に急な平面曲線を接続すること



道路線形別事故率 (高速自動車国道) 道路線形別事故率 (一般国道指定区間単路部)

第3章 線形および視距
3-2 車道の屈曲部

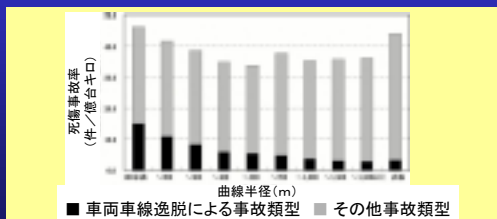
(車道の屈曲部)

第14条 車道の屈曲部は、曲線形とするものとする。ただし、緩和区間(車両の走行を円滑ならしめるために車道の屈曲部に設けられる一定の区間をいう。以下同じ。)又は第31条の2の規定により設けられる屈曲部については、この限りでない。

第3章 線形および視距
3-3 曲線半径

■適用の際の注意

道路構造令に規定されているからといって、小さな曲線半径を安易に使用することは避けるべき。



曲線半径と死傷事故率の関係 (一般国道指定区間単路部の平坦区間)

第3章 線形および視距
3-5 曲線部の片勾配

■曲線半径に対応した片勾配の値

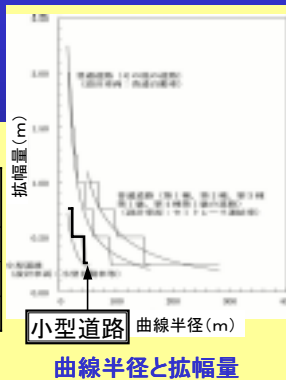
想定される自動車の走行実態に基づき不都合のない範囲で片勾配の値を変更できる。

第3章 線形および視距
3-6 曲線部の拡幅

■ 曲線部の拡幅量
小型道路の規定を追加

小型道路の拡幅量

曲線半径(m)	拡幅量(m) * 1車線当たり
44以上 55未満	0.25
22 44	0.50
15 22	0.75



第3章 線形および視距
3-6 曲線部の拡幅

■ 設計の際の注意

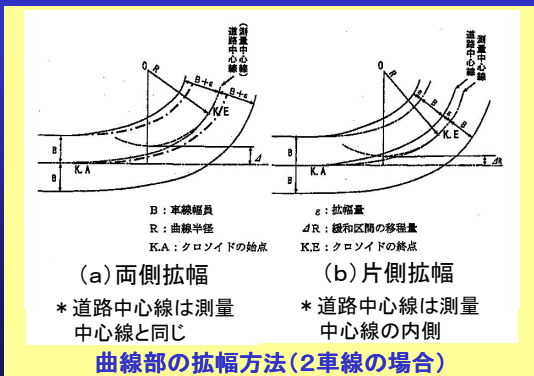
拡幅の設計には、道路の中心線に対して内側と外側に拡幅する方法(両側拡幅)と、道路中心線に対して内側に拡幅する方法(内側拡幅)とがある。

【留意点】

両側拡幅: 曲線部の外側の車線が接線方向よりもはみだすような線形は避ける

内側拡幅: 道路中心線と測量中心線がずれるので、道路中心線を縦断計画高にあわせる

第3章 線形および視距
3-6 曲線部の拡幅



第3章 線形および視距
3-10 縦断勾配

■ 小型道路の縦断勾配の追加

【縦断勾配の基準算定に用いた車両性能】

- 普通トラック : 0.76W/N(10PS/t) → 普通道路の縦断勾配
 - 大型トレーラ : 0.53W/N(7PS/t)
 - 乗用車 : 3.0W/N(40PS/t)
 - 小型貨物車 : 1.6W/N(21PS/t) → 小型道路の縦断勾配
- ※ 小型自動車等として小型貨物車を追加

第3章 線形および視距
3-10 縦断勾配

設計速度 (km/h)	縦断勾配(%)					
	規定値	普通道路			小型道路	
		特例値	第1種	第2種	第3種	第4種
120	2	5			5	
100	3	6			6	
80	4	7			7	
60	5	8	7		8	
50	6	9	8		9	
40	7	10	9		10	
30	8	11	10		11	
20	9	12	11		12	

第3章 線形および視距
3-10 縦断勾配

■ 歩道等への配慮

車いすの安全な通行を考慮すると、歩道等の縦断勾配は5%(ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合は8%)を超えないようにすることが望ましい。

第3章 線形および視距
3-11 登坂車線

(登坂車線)

第21条 普通道路の縦断勾配が5パーセント(高速自動車国道及び高速自動車国道以外の普通道路で設計速度が1時間につき100キロメートル以上のものにあつては3パーセント)を超える車道には、必要に応じ、登坂車線を設けるものとする。

第3章 線形および視距
3-11 登坂車線

■登坂車線の適用道路

小型道路は、小型自動車等以外の自動車が混入しないことから、上り勾配の道路において、速度の著しく低下する車両は想定されず、本線上から低速車を排除する必要がないため、登坂車線の規定は普通道路に限るものとする。

第3章 線形および視距
3-12 縦断曲線半径

■サグ部における留意点

サグ部においては、過度に緩やかなサグ部の縦断線形が速度低下による渋滞発生の原因とならないよう、適切な縦断曲線や縦断勾配を用いるとともに、サグ部が見通せるような視認性も考慮した設計とすることが望ましい。



サグ部で渋滞が発生する仕組み

第3章 線形および視距
3-13 横断勾配

(横断勾配)

第24条 車道、中央帯(分離帯を除く。)及び車道に接続する路肩には、片勾配を付する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の右欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする。

路面の種類	横断勾配 (単位 パーセント)
前条第2項に規定する基準に適合する舗装道	1.5以上 2以下
その他	3以上 5以下

第3章 線形および視距
3-13 横断勾配

(横断勾配)

2 歩道又は自転車道等には、2パーセントを標準として横断勾配を附するものとする。

3 前条第3項本文に規定する構造の舗装道にあつては、気象状況等を勘案して路面の排水に支障がない場合においては、横断勾配を付さず、又は縮小することができる。

第3章 線形および視距
3-13 横断勾配

■車道部の横断勾配

- ・横断勾配の標準値は1.5%~2.0%
- ・特に降雨が多い地域または設計速度の高い広幅員道路では、排水に十分考慮した横断勾配を確保することが重要
- ・ヨーロッパ主要国の標準横断勾配は全て2.5%
- ・アメリカは2.0%であるが、降雨の多い地域では2.5%まで大きくしてもよいとしている

第3章 線形および視距
3-13 横断勾配

■歩道等の横断勾配

- ・歩道、自転車道および自転車歩行者道の横断勾配の値は1.5～2.5%程度が適当である
- ・車いすの通行に配慮が必要な重点整備地区(交通バリアフリー法第2条第7項)等の横断勾配は、透水性舗装等を用いて1%以下とする
- ・重点整備地区以外においても高齢者、身体障害者等の通行が多いことが将来的にも予想される箇所等については同様とすることが望ましい

道路の構造

第4章 平面交差

第4章 平面交差

4-1 概説

幾何構造と交通安全

わが国の交通事故の約6割は交差点で発生

道路形状別交通事故件数(平成14年)

道路形状	件数(千件)	割合(%)
<u>交差点内・交差点付近</u>	<u>534</u>	<u>57</u>
単路	385	41
その他	18	2
合計	937	100

平面交差の計画・設計において、安全性の確保に十分配慮

第4章 平面交差

4-1 概説

幾何構造と交通安全

危険要因等と道路幾何構造等による安全性確保策

主な危険要因等	道路幾何構造等による安全性確保策
交差点形状等による視認性の問題	<u>鋭角交差・多枝交差・変形交差の回避</u> <u>屈曲部等での交差点設置の回避</u>
幾何構造と交通特性との不整合	<u>単路部の設計速度に適合する幾何構造の確保</u>
交差点の視認性の不良	交差点の <u>見通し</u> や <u>視認性</u> に配慮した隅切り・橋脚・植栽等の設置など
不適切な導流化	<u>付加車線</u> 設置による右左折交通の分離など
歩行者・自転車空間の機能不足	歩行者、自転車の <u>たまり空間</u> の確保など

第4章 平面交差

4-3 平面交差点付近の線形

交差点の視認距離と交差点内の見通し

交差点での安全性と円滑性を確保のため

交差点、信号、道路標識等を確認できること

+

交差点内の見通しが確保できること

- ・植栽の樹種、位置、間隔、樹高
- ・橋脚等の位置
- ・従道路からの主道路に対する見通し

第4章 平面交差

4-3 平面交差点付近の線形

曲線部に平面交差を設ける場合の問題

通行する車両の安全と円滑の観点から、曲線半径と設計速度に応じた片勾配を付す

片勾配が大きな曲線部の場合、交差道路の直進車両の安全性・快適性に問題



片勾配が大きな曲線部の平面交差点の設置は極力避ける

第4章 平面交差

4-3 平面交差点付近の線形

やむを得ず片勾配が大きな曲線部に平面交差を設ける場合、
信号交差点では

第4種の道路における特例値の適用が考えられる
ただし、主道路における片勾配の局所的な変更は
好ましいことではないため、留意すべき

第4章 平面交差

4-4 平面交差点付近の横断構成

交差点付近における横断構成要素の留意点

停車帯や停車可能な路肩を設置しないなど、**極力
車両の停車を抑制**

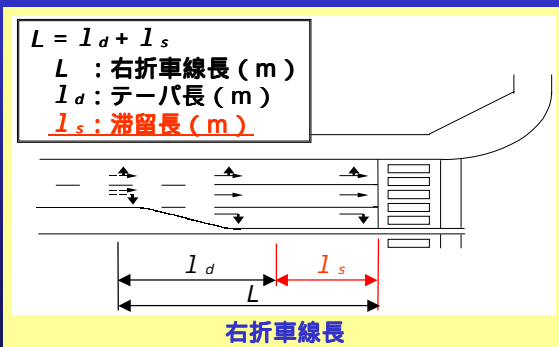
歩行者の**横断距離が長い**交差点では、歩行者の**滞留
が可能な分離帯幅員の確保**または**交通島の設置**

歩道幅員の縮小は出来る限り**回避**

第4章 平面交差

4-4 平面交差点付近の横断構成

右折車線



第4章 平面交差

4-4 平面交差点付近の横断構成

右折車線

滞留長 (l_s) の計算式

$$l_s = \text{係数} \times N \times S \text{ (m)}$$

係数 : 右折車線長係数

N : 1サイクル当たりの平均右折台数(台/サイクル)

S : 平均車頭間隔 (m)

(昭和58年版では、 $l_s = 1.5 \times N \times S$)

右折車線長係数 の値

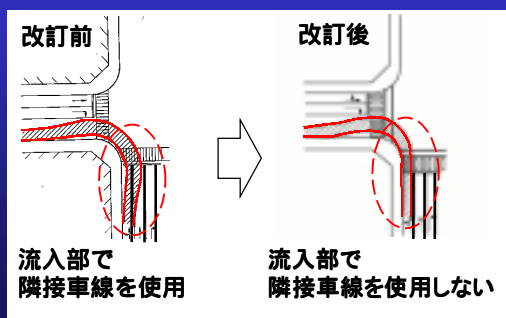
平均右折台数(台/サイクル)	2以下	3	5	8	10以上
右折車線長係数	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5

- ・ 地形状況や沿道状況等によりやむを得ない場合、係数 = 1.5
- ・ 平均右折台数が表の中間値の場合、比例配分により係数を算出

第4章 平面交差

4-5 導流路、交通島および隅切り等

通行方法



第4章 平面交差

小型道路

◇小型道路の車線の幅員

(単位:m)

車線の種類 道路の区分	単路部の 車線の幅員	付加車線を設ける箇所 の直進車線の幅員	付加車線 の幅員
第3種	第1級	3.0	2.5 または 2.25 (2.0)
	第2級	2.75	
	第3級		
第4種	第1級	2.75 または 2.5	
	第2級		
	第3級		

()は、都市部の右折車線におけるやむを得ない場合の縮小値

第4章 平面交差

小型道路

導流路の幅員

(単位:m)

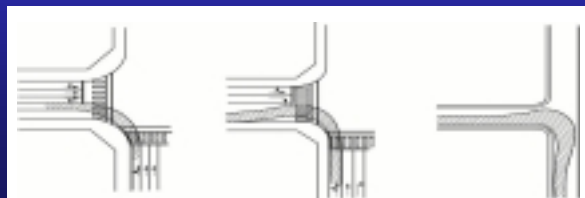
導流路の外側半径	導流路の幅員
8以上～ 9未満	4.0
9～ 12	3.5
12～ 16	3.0
16～	2.75

第4章 平面交差

小型道路

通行方法

- ・交差点における右左折車の通行方法で、「小型道路相互および普通道路と小型道路の交差」の表を追加
- ・通行方法は「普通道路相互の交差」と同じ考え方



道路の構造

第5章 立体交差

第5章 立体交差

5-2 立体交差の計画基準

(立体交差)

第28条 車線(登坂車線, 屈折車線及び変速車線を除く。)の数が4以上である普通道路が相互に交差する場合には, 当該交差の方式は, 立体交差とするものとする。ただし, 交通の状況により不適當なとき又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないときは, この限りでない。

第5章 立体交差

5-2 立体交差の計画基準

(立体交差)

2 車線(屈折車線及び変速車線を除く。)の数が4以上である小型道路が相互に交差する場合及び普通道路と小型道路が交差する場合には, 当該交差の方式は, 立体交差とするものとする。

第5章 立体交差

5-2 立体交差の計画基準

■小型道路における計画基準の具体的適用

1. 小型道路と普通道路との交差

小型道路と普通道路との交差は全て立体交差とする

2. 小型道路相互の交差

(1)4車線以上の小型道路相互の交差は全て立体交差とする

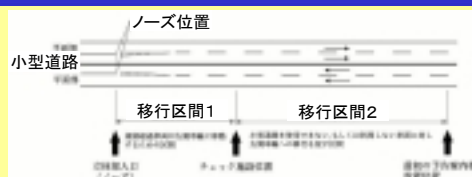
(2)4車線以上の小型道路相互を除く交差については, 平面交差とする事ができる。

第5章 立体交差
5-2 立体交差の計画基準

■普通道路と小型道路との分合流部

普通道路と小型道路との分合流部には、通過する車両が走行可能な車線へ安全かつ円滑に移行できるよう、通行可能な車両を確認する施設、および案内標識を設けるものとする。

第5章 立体交差
5-2 立体交差の計画基準



普通道路と小型道路の分合流部での区間構成



小型道路の構造タイプ
(オーバーパスのイメージ)

第5章 立体交差
5-2 立体交差の計画基準

移行区間1の最小区間長

設計速度 (km/h)	車線幅員 (m)	移行区間1の 最小区間長(m)		(参考)普通道路へ移行する ために必要な距離(L_p)(m)		(参考) 制動停止 視 距 (L_s)(m)
		1回車線変更	2回車線変更	1回車線変更	2回車線変更	
80	3.5	110	126	80	126	110
60	3.25	75	90	57	90	75
	3.0	75	85	55	85	
50	3.0	55	70	45	70	55
	2.75	55	66	43	66	
40	3.0	40	56	36	56	40
	2.75	40	53	35	53	
30	2.75	30	40	26	40	30

第5章 立体交差
5-4 インターチェンジの計画および設計基準

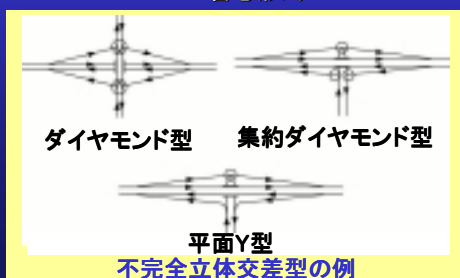
■ インターチェンジの形式とその選定

- ◇インターチェンジ形式の分類
- ◇インターチェンジ形式の選定(追加)
- ◇スマートインターチェンジの適用(追加)
- ◇分合流部の車線数バランス(追加)

第5章 立体交差
5-4 インターチェンジの計画および設計基準

■インターチェンジ形式の分類

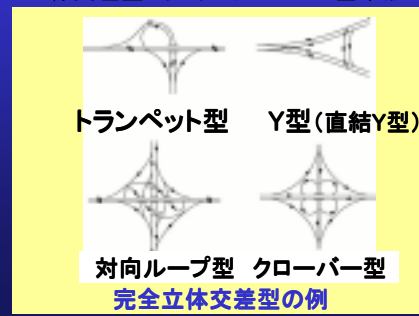
不完全立体交差型: 平面交差する動線を1箇所以上含む形式



第5章 立体交差
5-4 インターチェンジの計画および設計基準

■インターチェンジ形式の分類

完全立体交差型: インターチェンジの基本形

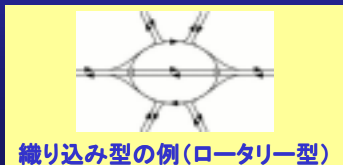


第5章 立体交差

5-4 インターチェンジの計画および設計基準

■インターチェンジ形式の分類

織り込み型: 平面交差は含まないが連結路をすべて独立とはせず2つ以上の車道(通過車道または連結路)を部分的に重用して織り込みを伴った部分を持つ形式

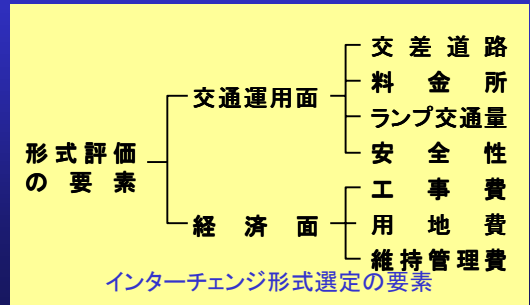


織り込み型の例(ロータリー型)

第5章 立体交差

5-4 インターチェンジの計画および設計基準

■インターチェンジ形式の選定



インターチェンジ形式選定の要素

第5章 立体交差

5-4 インターチェンジの計画および設計基準

	不完全立体交差型	完全立体交差型	織り込み型
交通運用面	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路と一般道のIC、一般道路相互のICに適する ● 隘路あり(平面交差部) ● 停止が必要となり、安全性への配慮が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路相互のJCTや、高速道路と一般道のICに適する ● 多交通量に適する ● 安全性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路と一般道のICに適可能 ● 隘路あり(織り込み部) ● 織り込み部における安全性への配慮が必要
経済面	● 一般にもっとも安い	● 一般にもっとも高い	● 完全立体交差型に比べると、一般に若干安い
代表的な形式	平面Y型	トランペット型	ロータリー型

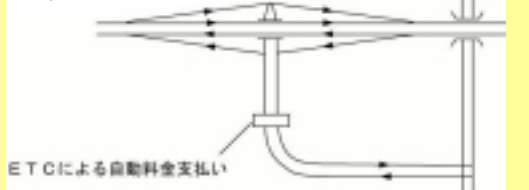
第5章 立体交差

5-4 インターチェンジの計画および設計基準

■スマートインターチェンジの適用

スマートインターチェンジは、ETCを活用したインターチェンジで、コンパクトな構造での設置が可能となる

(集約ダイヤモンド型)



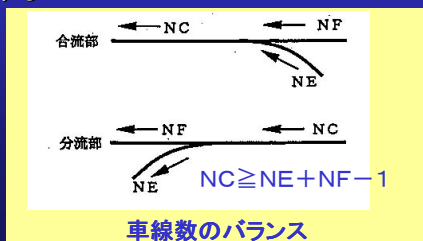
スマートインターチェンジの形式例

第5章 立体交差

5-4 インターチェンジの計画および設計基準

■分合流部の車線数バランス

分合流部の前後においては、安全かつ円滑な分合流を誘導できるように、適切な車線数を確保した道路構造とする



道路の構造

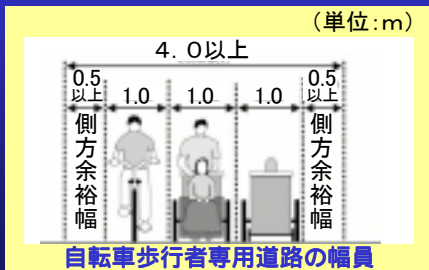
第7章 自転車専用道路等, 歩行者専用道路および歩車共存道路等

第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等

7-1 自転車専用道路等

7-2 歩行者専用道路

幅員



歩行者の滞留、バリアフリーなどを考慮

第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等

7-3 歩車共存道路等

概説

目的

快適な生活環境の創造

- ・通過交通の排除
- ・自動車の速度抑制
- ・交通事故の防止



歩車共存道路等の例

第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等

7-3 歩車共存道路等

概説

特徴

- ・歩行者に対するサービスを優先し、自動車に対するサービスを限定する
- ・自動車の通行が少ない道路で、歩行者の安全確保のために歩道等を設置するのは、経済的、合理的でない道路に対応できる
- ・たまり空間を確保することにより、立ち話等のような住宅地、商店街に存する道路が持つべき機能を持たせることができる

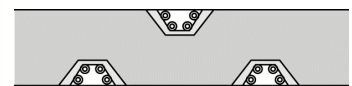
第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等

7-3 歩車共存道路等

種類

歩車共存道路

- ・歩行者、自転車、自動車の通行空間が物理的に分離されていない
- ・ハンプ、狭窄部、シケインの構造が設けられる



平面図

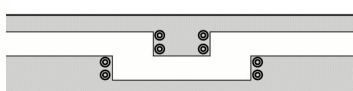
第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等

7-3 歩車共存道路等

種類

コミュニティ道路

- ・歩行者の通行空間と、自転車、自動車の通行空間が物理的に分離されている
- ・ハンプ、狭窄部、シケインの構造が設けられる



平面図

第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等

7-3 歩車共存道路等

道路構造令規定の要旨

凸部、狭窄部等

第4種第4級の道路又は第3種第5級の道路には、必要がある場合に、凸部、狭窄部又は屈曲部を設ける

第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等

7-3 歩車共存道路等

道路構造令規定の要旨

狭窄部の車道幅員

狭窄部を設ける場合に、車道幅員は3mとすることができる

屈曲部の線形

歩車共存道路等に設けられる屈曲部は、曲線形でなくてもよい

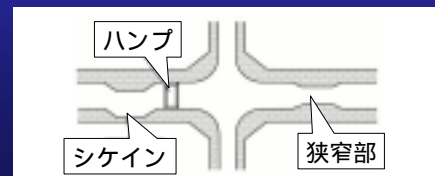
第7章 自転車専用道路等、歩行者専用道路および歩車共存道路等

7-3 歩車共存道路等

構造

デバイスの種類

- ・凸部（ハンプ）
- ・狭窄部
- ・屈曲部（シケイン）



道路の構造

第9章 道路の附属施設

第9章 道路の附属施設

9-4 自動車駐車場等

■バス停留所の構造

- ・第3種、第4種の道路で、乗降のため本線の交通流を乱すおそれのない場合
→本線の外側車線を使用したバス停留所の設置が可能
- ・標準的なバス停留所構造（バスベイ型、テラス型、ストリート型）

バスベイ型



テラス型



第9章 道路の附属施設

9-4 自動車駐車場等

■バス停留施設に設ける附属施設

- ◇バス停留施設には、ベンチおよび上屋の設置が望ましい
→設置に必要な幅員を歩道等の有効幅員に加える



第9章 道路の附属施設

9-4 自動車駐車場等

■非常駐車帯の配置

- ◇高速自動車国道における調査結果
 - ・設置間隔が500m程度
→500mよりも短い区間と比較しても路肩停止状況にほとんど相異なし
 - ・設置間隔が500m以上
→路肩停止率が増加
維持管理面でも作業効率が低下
- ◇第1種の道路の非常駐車帯設置間隔
→500mを標準とする

第9章 道路の附属施設
9-4 自動車駐車場等

■非常駐車帯設置にあたっての配慮事項

◇以下のような停止頻度が高い箇所に設置するとよい

停止頻度の高い箇所

- ・橋梁およびトンネル直前直後の土工部
- ・平面曲線半径1,000m未満の曲線区間
- ・縦断勾配4%を超える上り勾配