

## 第2章 道路計画

## 目 次

## 第2章 道路計画

2-1 総則	2-1
2-1-1 道路の役割と機能	2-1
2-1-2 道路計画の考え方	2-1
2-1-3 参考図書	2-2
2-1-4 用語の定義	2-3
2-2 道路の区分	2-5
2-3 設計速度	2-6
2-4 将来交通量の推計	2-7
2-5 横断面の構成	2-12
2-5-1 車線の数	2-12
2-5-2 横断面の代表的な構成	2-13
2-5-3 標準勾配	2-18
2-5-4 中央帯	2-18
2-5-5 路肩	2-21
2-5-6 自転車道、自転車車線、自転車歩行者道及び歩道	2-22
2-5-7 建築限界	2-31
2-6 線形及び視距等	2-33
2-7 歩道等の構造	2-32
2-7-1 歩道等の支道取付け部及び横断歩道部における取扱い	2-34
2-7-2 車両乗入れ部における取扱い	2-35
2-7-3 歩車道境界工	2-39
2-8 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路	2-40
2-9 副道	2-42
2-10 バス停車帯	2-43
2-11 待避所	2-44
2-12 自動車駐車場	2-45
2-12-1 施設の種類	2-45
2-12-2 設置位置	2-45
2-12-3 駐車場の設計	2-45
2-12-4 公衆便所	2-46
2-12-5 駐車場の照明	2-46
2-12-6 駐車ますの算定〈参考〉	2-46

<b>2-13 自転車駐車場</b> .....	<b>2-47</b>
2-13-1 目的 .....	2-47
2-13-2 設置基準 .....	2-47
2-13-3 自転車駐車場上屋 .....	2-47
2-13-4 維持管理 .....	2-47
<b>2-14 取付支道</b> .....	<b>2-47</b>
<b>2-15 用地買収幅</b> .....	<b>2-48</b>
<b>2-16 協議事項</b> .....	<b>2-49</b>

## 第2章 道路計画

### 2-1 総則

#### 2-1-1 道路の役割と機能

道路は人の移動や物資の輸送に不可欠な基本的な社会資本であり、社会・経済の発展や国民生活の向上に大きな役割を果たしている。また、一方では市街地形成や防災・環境空間としての役割も有しており、地域の状況に応じた多様な機能を有する道路構造が求められる。

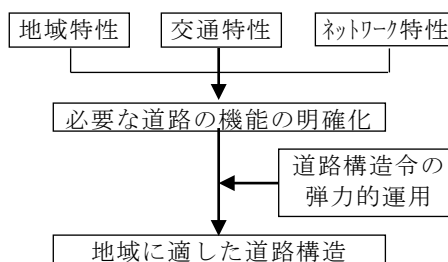


図2-1 道路構造決定の流れ

出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P65 図1-3

#### 2-1-2 道路計画の考え方

道路の計画にあたっては、要すべき役割を十分に踏まえた上で、必要な機能を確保しなければならない。また、道路構造の決定にあたっては、多様な機能を十分考慮し、地域の状況に応じて必要とする機能に対応した道路構造とすることが重要である。

##### (1) 多様な機能を重視した道路計画

道路計画においては、子供、高齢者や身体障害者等様々な利用者の通行、アクセス、あるいは滞留、さらに、市街地形成、防災空間、環境空間、収容空間といった空間機能等、道路の持つ多様な機能を重視する必要がある。

このため道路計画にあたっては、当該道路に必要とされる道路の機能について、自動車の交通機能に加え、歩行者・自転車の交通機能、空間機能を考慮し、総合的に検討することとする。

##### (2) 地域の裁量に基づく基準の運用

地域に適した道路構造を採用するには、道路構造令に規定されている最低値や標準値をそのまま適用した道路構造とするのではなく、当該道路について、道路の特性や地域のニーズ、種々の制約等を勘案し、地域にとって必要な道路の機能に応じた道路構造を検討することとする。なお、これらの整備手法の採用にあたっては、担当課と調整し決定すること。

##### 1) 1.5車線の道路整備

中山間地などの交通量の少ない道路において、全線を2車線で整備すると多大な土工量を伴うなどにより高コストとなる場合、2車線区間と1車線区間を組み合わせるもの。【県条例】

1車線区間には走行上の安全性を考慮して、視距改良や待機所等を設置する。

なお、待避所の設置間隔は200m、待避所の長さは30mを標準とする。【県条例】

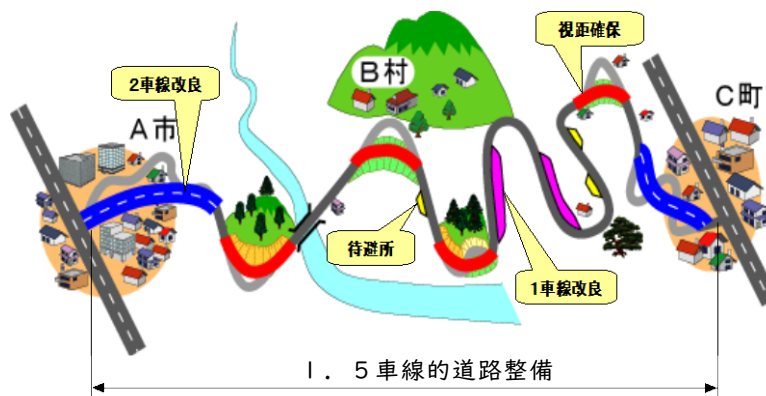


図2-2 1.5車線の道路整備のイメージ

出典：国土交通省HP

## 2) 自転車車線【県条例】(道路構造令による「自転車通行帯」)

自転車は「車両」であるという大原則に基づき、安全で円滑な自転車の車道通行を確保するために、自転車と自動車を車道内で視覚的に分離するもの。

なお、幅員は1.5m以上とし、道路の状況によりやむを得ないときは、1m以上1.5m未満とする。

## 3) 小型道路(乗用車専用道路)

渋滞交差点の立体交差化等、用地の制約等から通常の断面の確保が困難な場合、一般の乗用車と小型貨物車のみが通行可能な道路の構造で整備するもの。

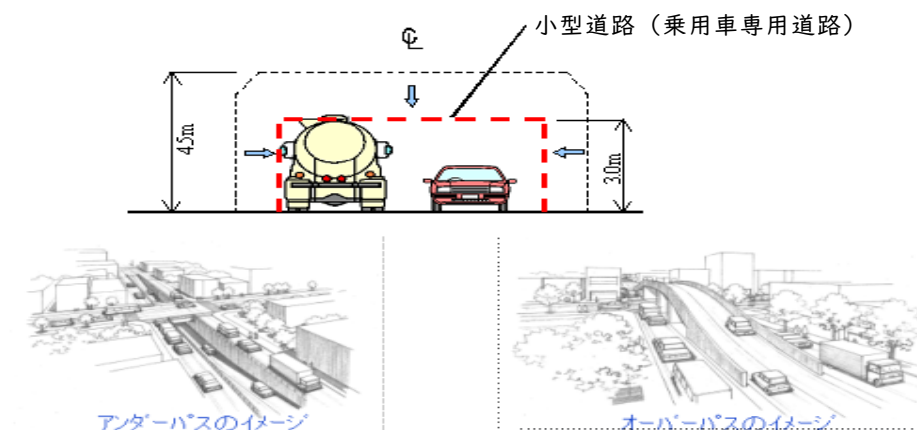


図2-3 小型道路のイメージ

出典：国土交通省HP

## 4) 植樹ます【県条例】

都市部で交通量の多い道路では、歩行者や自転車の通行環境の改善を図るため、植樹帯に代えて植樹ますを設置可能とする。

なお、間隔は20m、1辺の長さは1.2mを標準とする。

## 5) 特別の事情を有する場合の特例【県条例】

道路整備に当たっては沿道状況や地形で様々な制約があり、僅かの幅員確保のために大規模な物件移転が発生するなどにより高コストとなる場合、安全で円滑な交通を確保することを条件に、基準の一部を緩和して適用可能とするもの。

## 2-1-3 参考図書

- ア) 埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例 (平成24年12月25日) 埼玉県
- イ) 道路構造令の解説と運用 (平成27年6月) (公社) 日本道路協会
- ウ) 自転車道等の設計基準解説 (昭和49年11月) (公社) 日本道路協会
- エ) 路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針・同解説 (平成19年1月) (公社) 日本道路協会
- オ) 河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱いについて (昭和50年11月19日 建河治第98号)
- カ) 道路の移動等円滑化整備ガイドライン (平成23年8月) (一財) 国土技術研究センター
- キ) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (平成28年7月) 国土交通省道路局 警察庁交通局

## 2-1-4 用語の定義

## (1) 歩道

もっぱら歩行者の通行の用に供するために、縁石線または柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

## (2) 自転車道

もっぱら自転車の通行の用に供するために、縁石線または柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

## (3) 自転車歩行者道

もっぱら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線または柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

## (4) 車道

もっぱら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分（自転車道を除く。）という。

## (5) 車線

一縦列の自動車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分（副道を除く。）という。

## (6) 登坂車線

上り勾配の道路において速度の著しく低下する車両を他の車両から分離して通行させることを目的とする車線をいう。

## (7) 屈折車線

自動車を右折させ、または左折させることを目的とする車線をいう。

## (8) 自転車車線【県条例】（道路構造令による「自転車通行帯」）

一縦列の自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分という。

## (9) 中央帯

車線を往復の方向別に分離し、側方余裕を確保するために設けられる帯状の道路の部分という。（中央分離帯と側帯とで構成される。）

## (10) 中央分離帯

中央帯のうち側帯以外の部分という。分離帯には、往復交通の分離を確実にするため、分離帯用防護柵等を設けるか、あるいは側帯に接続して縁石を設ける。

## (11) 副道

盛土、切土等の構造上の理由により車両の沿道への出入りが妨げられる区間がある場合に当該出入りを確保するため、当該区間に並行して設けられる帯状の車道の部分という。

## (12) 路肩

道路の主要構造部を保護し、または車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道または自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分という。

## (13) 側帯

車両の運転者の視線を誘導し、および側方余裕を確保する機能を分担させるために、車道に接続して設けられる帯状の中央帯または路肩の部分という。

## (14) 保護路肩

道路の最外側にあって、舗装構造および路体を保護するためのものであり、建築限界内には含まれない。保護路肩には路上施設のためのスペースとして設けるものと、歩道等に接続して路端に設けるものの2種類があり、主に盛土区間に設けられる。

## (15) 停車帯

主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分という。

## (16) 植樹帯

もっぱら良好な道路交通環境の整備または沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的として、樹木を植栽するために縁石線または柵その他これに類する工作物により区画して設けられる帯状の道路の部分を用いる。

## (17) 植樹ます【県条例】

主として街路樹(並木)を植栽するために、歩道、自転車道及び自転車歩行者道(以下「歩道等」という)の一部に縁石等で区画して設けられる植栽地を用いる。

## (18) 路上施設

道路の附属物(共同溝、電線共同溝を除く。)で、歩道、自転車道、自転車歩行者道、中央帯、路肩、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路または歩行者専用道路に設けられるものをいう。

## (19) 都市部

市街地を形成している地域または市街地を形成する見込みの多い地域を用いる。

## (20) 地方部

都市部以外の地域を用いる。

## (21) 計画交通量

道路の設計の基礎とするために、当該道路の存する地域の発展の動向、将来の自動車交通の状況等を勘案して、国土交通省令で定めるところにより、当該道路の新設または改築に関する計画を策定するもので国土交通省令で定めるものが定める自動車の日交通量を用いる。

## (22) 設計速度

道路の設計の基礎とする自動車の速度を用いる。

## (23) 視距

車線(車線を有しない道路にあっては、車道。)の中心線上1.2メートルの高さから当該車線の中心線上にある高さ10センチメートルの物の頂点を見通すことができる距離を当該車線の中心線に沿って測った長さをいう。

## (24) 建築限界

道路上で車両や歩行者の交通の安全を確保するために、ある一定の幅、ある一定の高さの範囲内には障害となるような物を置いてはいけないという空間確保の限界である。

## (25) 普通道路

小型自動車、普通自動車、セミトレーラ連結車の交通の用に供する道路および道路の部分を用いる。

## (26) 小型道路

土地の制約などの空間的制約の多い都市内、都市近郊、観光地周辺などの通常規格の道路(普通道路)の整備が困難な箇所において、小型自動車等(小型自動車およびこれに類する小型の自動車)の交通の用に供する、普通自動車に比べて小さな規格の道路および道路の部分を用いる。乗用車専用道路ともいう。

2-2 道路の区分（道路構造令第3条抜粋）

(1) 道路は、次の表のとおり第1種から第4種に区分するものとする。

表2-1

高速自動車国道及び 自動車専用道路またはその他の道路の別	道路の存する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路		第1種	第2種
その他の道路		第3種	第4種

※地方部と都市部の分けは、沿道の市街地の形成状況、交通状況、都市計画法における市街化区域等（日本道路協会「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P53～P54）や、道路の区分の連続性や設計区間の長さ（同P152）を考慮して決定するものとする。

(2) 第3種および第4種の道路は、それぞれ計画交通量に応じて、第3種は第1級から第5級に、第4種は第1級から第4級に区分するものとする。

1) 第3種の道路

表2-2

道路の種類	道路の存する地域の地形	計画交通量 (単位：台/日)				
		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

※車線数に関して、第3種第4級の道路については、車線を設ける区間と車線により構成しない区間を組み合わせることができる。(1.5車線の道路整備)【県条例】

2) 第4種の道路

表2-3

道路の種類	計画交通量 (単位：台/日)			
	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



## 2-3 設計速度（道路構造令第13条）

道路の設計速度は、曲線半径、片勾配、視距等の線形要素と直接的な関係を持つので、設計速度を決定する際には道路の機能及び設計区間を考慮しつつ適切な設計速度を選定すること。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特例値とすることができる。

表2-4

区 分		設 計 速 度（単位：k m/h）	
		標 準 値	特 例 値
第 3 種	第 1 級	80	60
	第 2 級	60	50または40
	第 3 級	60、50または40	30
	第 4 級	50、40または30	20
	第 5 級	40、30または20	—
第 4 種	第 1 級	60	50または40
	第 2 級	60、50または40	30
	第 3 級	50、40または30	20
	第 4 級	40、30または20	—

## 2-4 将来交通量の推計

将来交通量の推計の設定年次および伸び率等については、以下に示す事項を基本とするが、事業課と調整の上、実施するものとする。

### (1) 将来交通量の推定

将来交通量を推定する方法としては、目標年次を一般国道や主要地方道は概ね20年後に、また一般県道は概ね10年後に設定し、

1) 将来の道路網を設定し、交通量の推計を行う。

2) 路線ごとに表2-5の年度別将来交通量の伸び率傾斜表を参考に推計する。

の2つの手法がある。2)の方法は現道拡幅のように新設道路がない場合に多く使われる。

なお、将来交通量の推定は、土地利用の変化による開発交通量や道路ネットワークの設定方法による配分交通量などにより推計結果が変わるので、留意すること。

### (2) 交通量の伸び率

将来交通量を算定するための伸び率は、表2-5～2-8を参考とする。

令和32年までの伸び率は、平成22年道路交通センサスの自動車OD調査結果に基づく「自動車将来OD表(平成42年)」から推計した、関東臨海ブロックを対象とした総走行台キロの伸びである。「費用便益分析マニュアルの改定について」(平成29年2月9日)関東地方整備局参考資料)

表2-5 年度別将来交通量の伸び率傾斜表 (H27年自動車OD調査結果に基づく推計値-関東臨海：全車種)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23	R24	R25	R26	R27	R28	R29	R30	R31	R32	R33	R34	R35	R36	R37	R38	R39	R40	R41	R42																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
H27	1.000	1.002	1.003	1.005	1.006	1.008	1.009	1.011	1.012	1.014	1.015	1.017	1.018	1.020	1.022	1.023	1.020	1.017	1.015	1.012	1.009	1.006	1.003	1.000	0.998	0.995	0.993	0.991	0.989	0.987	0.986	0.984	0.982	0.980	0.978	0.976	0.974	0.972	0.970	0.968	0.966	0.964	0.962	0.960	0.958	0.956	0.954	0.952	0.950	0.948	0.946	0.944	0.942	0.940	0.938	0.936	0.934	0.932	0.930	0.928	0.926	0.924	0.922	0.920	0.918	0.916	0.914	0.912	0.910	0.908	0.906	0.904	0.902	0.900	0.898	0.896	0.894	0.892	0.890	0.888	0.886	0.884	0.882	0.880	0.878	0.876	0.874	0.872	0.870	0.868	0.866	0.864	0.862	0.860	0.858	0.856	0.854	0.852	0.850	0.848	0.846	0.844	0.842	0.840	0.838	0.836	0.834	0.832	0.830	0.828	0.826	0.824	0.822	0.820	0.818	0.816	0.814	0.812	0.810	0.808	0.806	0.804	0.802	0.800	0.798	0.796	0.794	0.792	0.790	0.788	0.786	0.784	0.782	0.780	0.778	0.776	0.774	0.772	0.770	0.768	0.766	0.764	0.762	0.760	0.758	0.756	0.754	0.752	0.750	0.748	0.746	0.744	0.742	0.740	0.738	0.736	0.734	0.732	0.730	0.728	0.726	0.724	0.722	0.720	0.718	0.716	0.714	0.712	0.710	0.708	0.706	0.704	0.702	0.700	0.698	0.696	0.694	0.692	0.690	0.688	0.686	0.684	0.682	0.680	0.678	0.676	0.674	0.672	0.670	0.668	0.666	0.664	0.662	0.660	0.658	0.656	0.654	0.652	0.650	0.648	0.646	0.644	0.642	0.640	0.638	0.636	0.634	0.632	0.630	0.628	0.626	0.624	0.622	0.620	0.618	0.616	0.614	0.612	0.610	0.608	0.606	0.604	0.602	0.600	0.598	0.596	0.594	0.592	0.590	0.588	0.586	0.584	0.582	0.580	0.578	0.576	0.574	0.572	0.570	0.568	0.566	0.564	0.562	0.560	0.558	0.556	0.554	0.552	0.550	0.548	0.546	0.544	0.542	0.540	0.538	0.536	0.534	0.532	0.530	0.528	0.526	0.524	0.522	0.520	0.518	0.516	0.514	0.512	0.510	0.508	0.506	0.504	0.502	0.500	0.498	0.496	0.494	0.492	0.490	0.488	0.486	0.484	0.482	0.480	0.478	0.476	0.474	0.472	0.470	0.468	0.466	0.464	0.462	0.460	0.458	0.456	0.454	0.452	0.450	0.448	0.446	0.444	0.442	0.440	0.438	0.436	0.434	0.432	0.430	0.428	0.426	0.424	0.422	0.420	0.418	0.416	0.414	0.412	0.410	0.408	0.406	0.404	0.402	0.400	0.398	0.396	0.394	0.392	0.390	0.388	0.386	0.384	0.382	0.380	0.378	0.376	0.374	0.372	0.370	0.368	0.366	0.364	0.362	0.360	0.358	0.356	0.354	0.352	0.350	0.348	0.346	0.344	0.342	0.340	0.338	0.336	0.334	0.332	0.330	0.328	0.326	0.324	0.322	0.320	0.318	0.316	0.314	0.312	0.310	0.308	0.306	0.304	0.302	0.300	0.298	0.296	0.294	0.292	0.290	0.288	0.286	0.284	0.282	0.280	0.278	0.276	0.274	0.272	0.270	0.268	0.266	0.264	0.262	0.260	0.258	0.256	0.254	0.252	0.250	0.248	0.246	0.244	0.242	0.240	0.238	0.236	0.234	0.232	0.230	0.228	0.226	0.224	0.222	0.220	0.218	0.216	0.214	0.212	0.210	0.208	0.206	0.204	0.202	0.200	0.198	0.196	0.194	0.192	0.190	0.188	0.186	0.184	0.182	0.180	0.178	0.176	0.174	0.172	0.170	0.168	0.166	0.164	0.162	0.160	0.158	0.156	0.154	0.152	0.150	0.148	0.146	0.144	0.142	0.140	0.138	0.136	0.134	0.132	0.130	0.128	0.126	0.124	0.122	0.120	0.118	0.116	0.114	0.112	0.110	0.108	0.106	0.104	0.102	0.100	0.098	0.096	0.094	0.092	0.090	0.088	0.086	0.084	0.082	0.080	0.078	0.076	0.074	0.072	0.070	0.068	0.066	0.064	0.062	0.060	0.058	0.056	0.054	0.052	0.050	0.048	0.046	0.044	0.042	0.040	0.038	0.036	0.034	0.032	0.030	0.028	0.026	0.024	0.022	0.020	0.018	0.016	0.014	0.012	0.010	0.008	0.006	0.004	0.002	0.000

※関東地方整備局の推計値(関東臨海部)。







## 2-5 横断面の構成

道路構造令により道路を新設または改築する場合における横断面構成の一般的な技術基準を定めるものとする。

## 2-5-1 車線の数（道路構造令第5条）

(1) 計画交通量が次の表の設計基準交通量の欄に掲げる値以下である道路の車線数は2とする。

表2-9

区 分		地 形	設計基準交通量（単位：台/日）
第 3 種	第 2 級	平 地 部	9,000
	第 3 級	平 地 部	8,000
		山 地 部	6,000
	第 4 級	平 地 部	8,000
		山 地 部	6,000
第 4 種	第 1 級		12,000
	第 2 級		10,000
	第 3 級		9,000
交差点の多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。			

(2) 前項に規定する道路以外の道路の車線数は4以上とし、次の表に掲げる1車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。

表2-10

区 分		地 形	1車線当たりの設計基準交通量 （単位：台/日）
第 3 種	第 1 級	平 地 部	11,000
	第 2 級	平 地 部	9,000
		山 地 部	7,000
	第 3 級	平 地 部	8,000
		山 地 部	6,000
第 4 級	山 地 部	5,000	
第 4 種	第 1 級		12,000
	第 2 級		10,000
	第 3 級		10,000
交差点の多い第4種の道路については、この表の1車線当たりの設計基準交通量に0.6を乗じた値を1車線当たりの設計基準交通量とする。			

## 2-5-2 横断面の構成要素

道路の横断構成に係わる県条例・道路構造令の規定は、以下の通りである。

表2-11 道路の横断構成基準（第3種の道路）

構成		区分	3種1級	3種2級	3種3級	3種4級	摘要	
車線幅員 (県条例第2条)	標準	普通道路	3.50m	3.25m (3.50m)	3.00m	2.75m	( ) 交通の状況により必要である場合 <sup>注1)</sup>	
		小型道路	3.00m	2.75m				
中央帯 (県条例第2条)		標準	1.75m以上				車線の数4以上である第3種第1級の道路は設ける。車線の数4以上であるその他の道路は原則として設ける。	
		特例	1.0m以上					
中央帯の側帯	標準	0.25m						
	特例	0.50m以上						
分離帯	標準	1.25m以上						
	特例	0.50m以上						
路肩 (県条例第2条)	左道路側の	普通道路	1.25m以上	0.75m以上				
		小型道路	0.75m以上	0.5m以上				
	特例	普通道路	0.75m以上	0.5m以上				
		小型道路	-					
	道路の右側		0.5m以上					
自転車歩行者道 (県条例第2条)		標準	歩行者の交通量が多い道路 4.0m以上				路上施設を設ける場合には、 1)横断歩道橋等 +3.0m 2)ベンチの上屋 +2.0m 3)並木 +1.5m 4)ベンチ +1.0m 5)その他 +0.5m	
			その他の道路 3.0m以上					
特例		-						
歩道 (県条例第2条)		標準	歩行者の交通量が多い道路 3.5m以上					
			その他の道路 2.0m以上					
特例		-						
自転車道 (県条例第2条)		標準	2.0m以上					路上施設を設ける場合幅員は、建築限界を勘案して定める。
		特例	1.5m以上					
自転車通行帯 (構造令第9条の2)		標準	1.5m以上					道路の状況によりやむを得ないとき
		特例	1.0m以上 1.5m未満					
植樹帯 (県条例第2条)		標準	1.5m				必要に応じて設置	
植樹樹 (県条例第2条)		標準	1.2mを標準				自転車及び歩行者の安全確保に支障がないと認められる場合。間隔20m、長さ1.2mを標準。	
建築限界高さ (構造令第12条)		車道	普通道路	4.5m 重要物流道路は4.8m			舗装のオーバーレイ等を考慮して、0.2mを加える。	
			小型道路	3.0m				
		歩道等		2.5m				

1) 交通の状況とは、大型車の交通量が多い場合等である。

2) 歩行者が多い道路とは、1日あたりの通行者が500~600人以上を目安とする。



表2-12 道路の横断構成基準（第4種の道路）

構成		区分	4種1級	4種2級	4種3級	摘要
車線幅員 (県条例第2条)	標準	普通道路	3.25m (3.50m)	3.0m		( ) 交通の状況により必要である場合 <sup>注1)</sup>
		小型道路	2.75m			
中央帯 (県条例第2条)	標準		1.0m以上			車線の数4以上である道路は、原則として設ける。
	中央帯の側帯	標準	0.25m			
	分離帯	標準	0.5m以上			
路肩 (県条例第2条)	道路の左側		0.5m以上			停車帯を設ける場合は、省略できる。
	道路の右側		0.5m以上			
停車帯 (県条例第2条)	標準		2.5m			必要がある場合は車道の左側に設ける。
	特例		2.5~1.5m			
自転車歩行者道 (県条例第2条)	標準	歩行者の交通量が多い道路	4.0m以上			路上施設を設ける場合には、 1)横断歩道橋等 +3.0m 2)ベンチの上屋 +2.0m 3)並木 +1.5m 4)ベンチ +1.0m 5)その他 +0.5m
		その他の道路	3.0m以上			
特例		—				
歩道 (県条例第2条)	標準	歩行者の交通量が多い道路	3.5m以上			
		その他の道路	2.0m以上			
特例		—				
自転車道 (県条例第2条)	標準		2.0m以上			路上施設を設ける場合幅員は、建築限界を勘案して定める。
	特例		1.5m以上			
自転車通行帯 (構造令第9条の2)	標準		1.5m以上			道路の状況によりやむを得ないとき
	特例		1.0m以上 1.5m未満			
植樹帯 (県条例第2条)	標準		1.5m			4種1級及び2級は設ける。その他は必要に応じて設置。 特に必要と認められた場合。
	特例		1.5mを超える値			
植樹柵 (県条例第2条)	標準		1.2mを標準			自転車及び歩行者の安全確保に支障がないと認められる場合。間隔20m、長さ1.2mを標準。
建築限界高さ (構造令第12条)	車道	普通道路	4.5m 重要物流道路は4.8m			舗装のオーバーレイ等を考慮して、0.2mを加える。
		小型道路	3.0m			
	歩道等		2.5m			

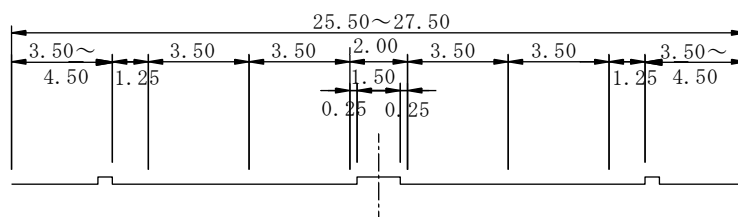
1) 交通の状況とは、大型車の交通量が多い場合等である。

2) 歩行者が多い道路とは、1日当たりの通行者が500~600人以上を目安とする。

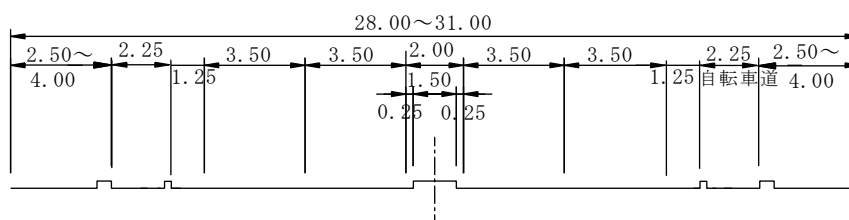
<参考1>：第3種道路の横断面の代表的な構成図（単位：m）

横断面の代表的な構成を下図に示すが、幅員決定に際しては担当課と調整し決定すること。

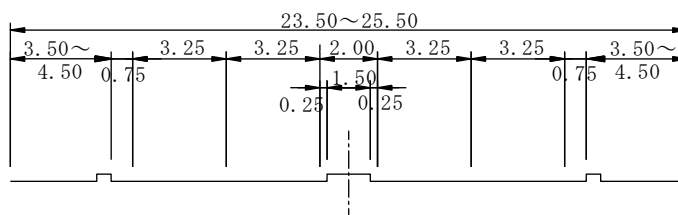
1) 第3種第1級（4車線）



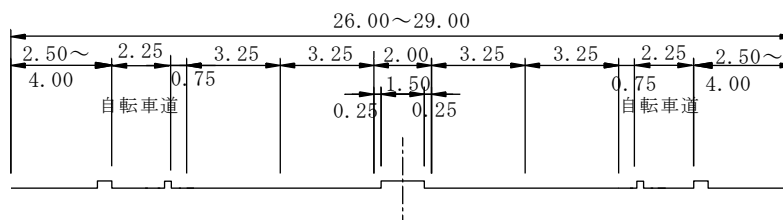
2) 第3種第1級（4車線、自転車道を設置する場合）



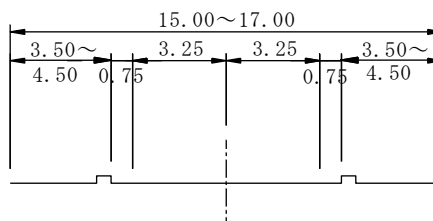
3) 第3種第2級（4車線）



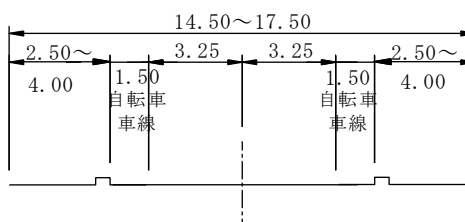
4) 第3種第2級（4車線、自転車道を設置する場合）



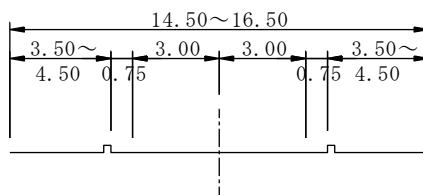
5) 第3種第2級（2車線）



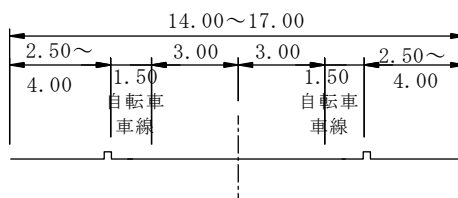
6) 第3種第2級（2車線、自転車車線を設置する場合）



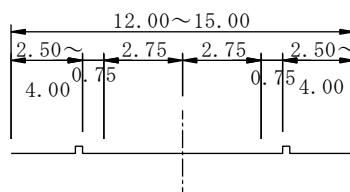
7) 第3種第3級(2車線)



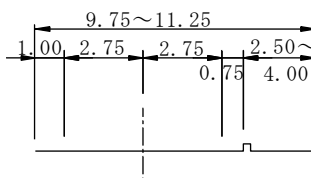
8) 第3種第3級(2車線、自転車車線を設置する場合)



9) 第3種第4級(2車線)



10) 第3種第4級(2車線)

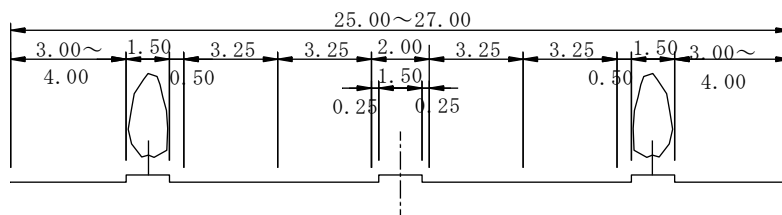


- 注1) 歩行者自転車系の道路の部分については、「2-5-6 自転車道、自転車車線、自転車歩行者道及び歩道」により選定し、その幅員に関しては、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。
- 注2) 周辺環境等に配慮し必要に応じて植樹帯を設けることができる。

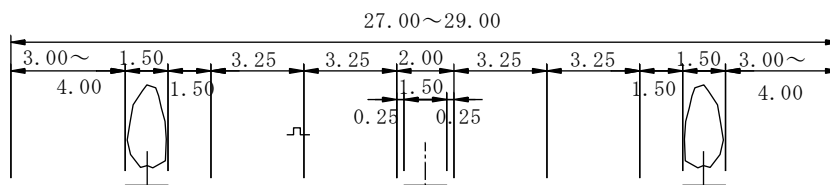
<参考2>：第4種道路の横断面の代表的な構成図（単位：m）

横断面の代表的な構成を下図に示すが、幅員決定に際しては、担当課と調整し決定すること。

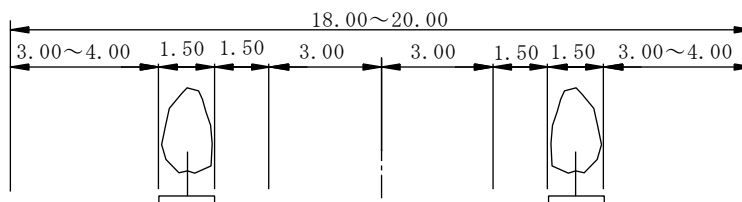
1) 第4種第1級（4車線；停車帯なし）



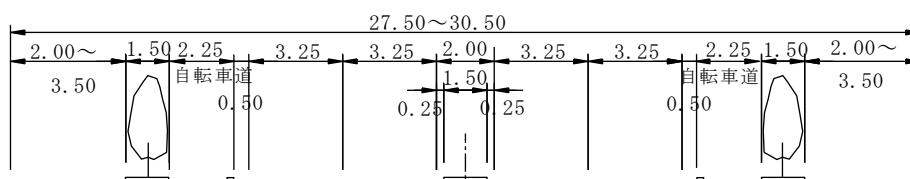
2) 第4種第1級（4車線；停車帯あり）



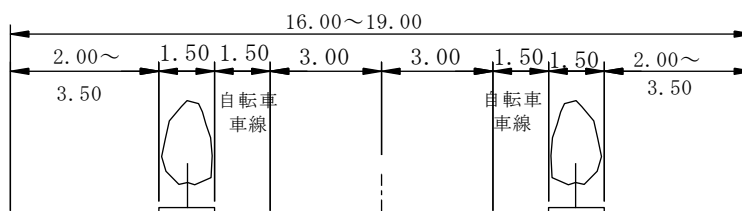
3) 第4種第2級及び第3級（2車線；停車帯あり）



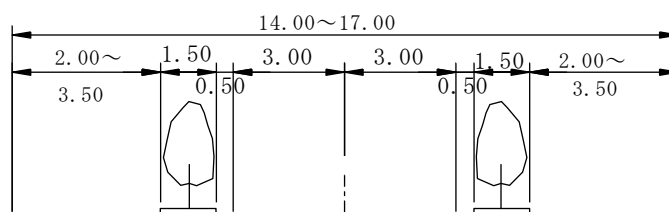
4) 第4種第1級（4車線；停車帯なし、自転車道を設置する場合）



5) 第4種第2級（2車線、自転車車線を設置する場合）



6) 第4種第3級（2車線）



注1) 歩行者自転車系の道路の部分については、「2-5-6 自転車道、自転車車線、自転車歩行者道及び歩道」により選定し、その幅員に関しては、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。

注2) 第4種第3級の道路の植樹帯については、都市部の生活環境の改善等を踏まえ、必要に応じて設置するものとする。

## 2-5-3 横断勾配

## (1) 横断勾配

## 1) 車道部

車道部の横断勾配は、アスファルト舗装及びセメントコンクリート舗装等（6-2-6 舗装の性能指標の値以上とする舗装を含む）においては、片側1車線の場合 1.5%の直線勾配とし、片側2車線以上の場合 2.0%の直線勾配を標準とする。

なお、砂利道等その他の舗装を行う場合は 3.0~5.0%とする。

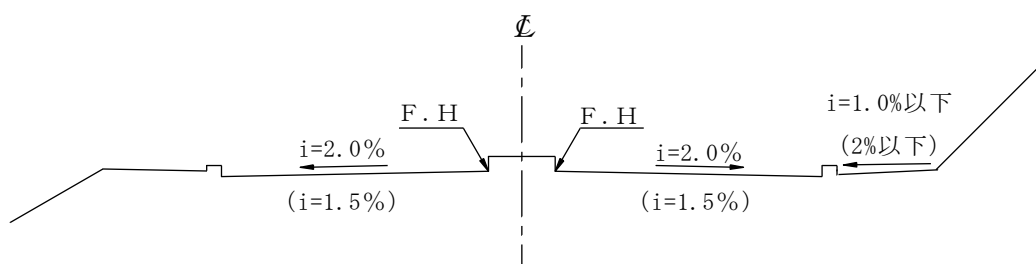
## 2) 歩行者系の道路

歩行者系の道路は透水性舗装を原則とし、横断勾配は、1.0%以下の直線勾配とする。なお、透水性舗装を適用しない箇所や、曲線部等特別の理由がある場合においては、2%以下とすることができる。また、縦断勾配がきつい箇所については、歩行者等の通行のしやすさを念頭におき、横断勾配を設けないことも含めた検討を行う。

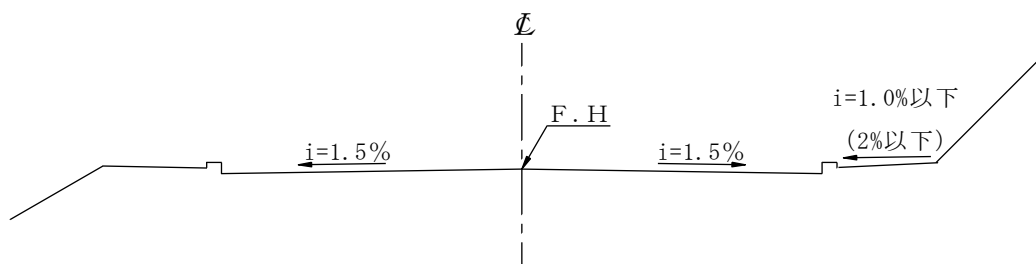
## (2) 計画高の表示位置

道路計画高の表示位置は、原則として下図による。

〈中央分離帯のある場合〉



〈中央分離帯のない場合〉



注1) この図は歩道形式や歩道の勾配等を示すものではないことに留意すること。

2-5-4 中央帯

(1) 設置基準

1) 設置方針

車線数が4以上の道路には原則として中央帯を設置し、往復の交通流を分離するものとする。

2) 設置区分

中央帯の構造は、その目的や効果からみて、原則として歩車道境界ブロックによる分離帯を設置するものとするが、やむを得ない場合は次の点を考慮して反射性道路錐による分離線も設置できる。

- ア) 車道部の幅員                      イ) 設計速度                      ウ) 交通量(車種別交通量)
- エ) 沿道の状況                      オ) 交通事故形態                  カ) 道路の線形

(2) 構造

- 1) 歩車道境界ブロックの直高は、路面から25cmとする。
- 2) エプロンコンクリートの施工幅は25cmとする。
- 3) エプロン下面の舗装組成は、原則として車道と同一構造とする。
- 4) 分離帯内は、図2-4のようにコンクリート施工すること(コンクリート5cm、再生切込碎石5cm)を標準とする。ただし、中央帯が広幅員である場合は植栽することができる。
- 5) 横断歩道においては、分離帯と車道の高さを同一とする。
- 6) 維持管理及び交通安全の観点から、防草シートやシール等により防草対策を行うこと。

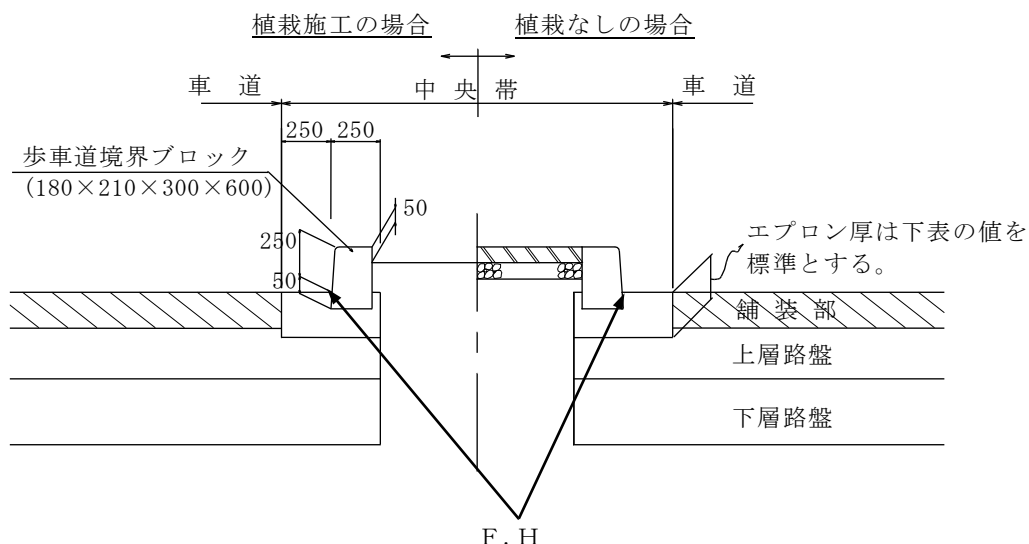


図2-4 中央帯横断面

表2-13 エプロン厚 (T: 舗装計画交通量)

舗装計画交通量の区分 (台/日・方向)	エプロン厚(mm)
1,000 ≤ T < 3,000	200
T ≤ 3,000	250

※エプロンコンクリートのクラックを防止するため、10mに1箇所の割合で目地を設ける。

注1) 舗装計画交通量の区分Tは「第6章 舗装工」を参照のこと。

## (3) 中央帯の開口

中央帯は、幹線道路との交差点を除いては連続させ、一般支道については原則として制限することとするが、その場合の考え方は次による。

- 1) 路線に接続する支道の幅員が 5.5m 未満の箇所は、原則として開口しない。ただし、支道の幅員 5.5m 未満でも開口部間隔が 100m 以上にわたる場合は沿道状況、交通量等を考慮し、開口部を検討することができる。
- 2) 信号機の設置してある交差点から 100m 以内にある支道は、原則として開口しない。
- 3) 消防署、警察署、その他の官公庁、救急病院等で近接して進入路がない場合は開口部を検討するが、開口する場合は右折帯の設置もあわせて検討すること。
- 4) 一方通行の入口に当たる支道の場合、近接して迂回道路がある場合は開口しない。
- 5) 一方通行の出口の支道は開口しない。
- 6) 交差点で横断歩道を設けている場合は、分離帯の先端は交差点の形状等を考慮して設置を検討すること。
- 7) 開口部を計画する場合は、事前に公安委員会と協議すること。

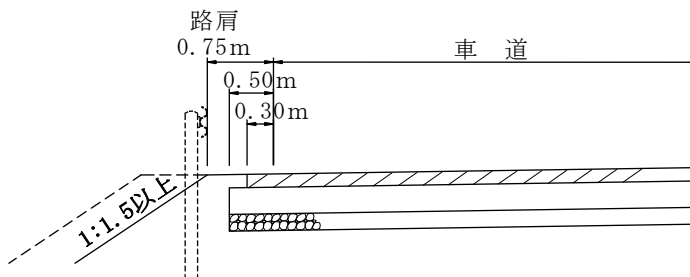
以上、主として縁石を設ける場合の中央帯について述べてあるが、分離帯鉸についても準用してなるべく中央帯を連続させるようにすること。

2-5-5 路肩

(1) 路側状況による路肩幅員と構造

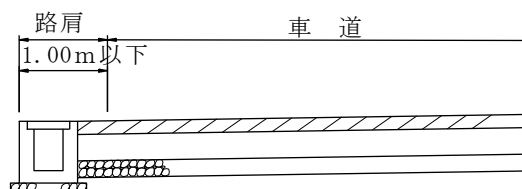
路肩幅員と構造は、路側の状況に応じて、次のとおりとする。ただし、排水性舗装（低騒音舗装）を計画する場合には、表層下から流れ込む水に配慮して構造を決定すること。

1) 土羽

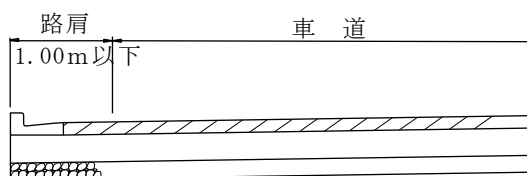


注1) 維持管理及び交通安全の観点から、雑草抑制として路肩・のり肩をコンクリートやシートで被覆する等の対策を行うこと。

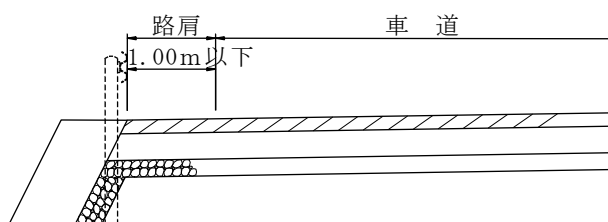
2) 側溝



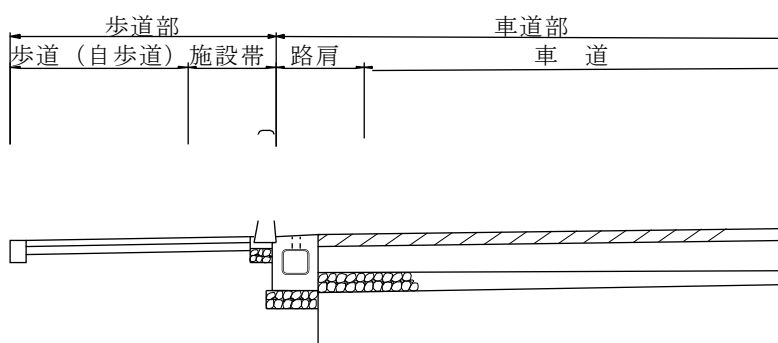
3) L型側溝



4) 擁壁



5) 歩車道境界工で分離





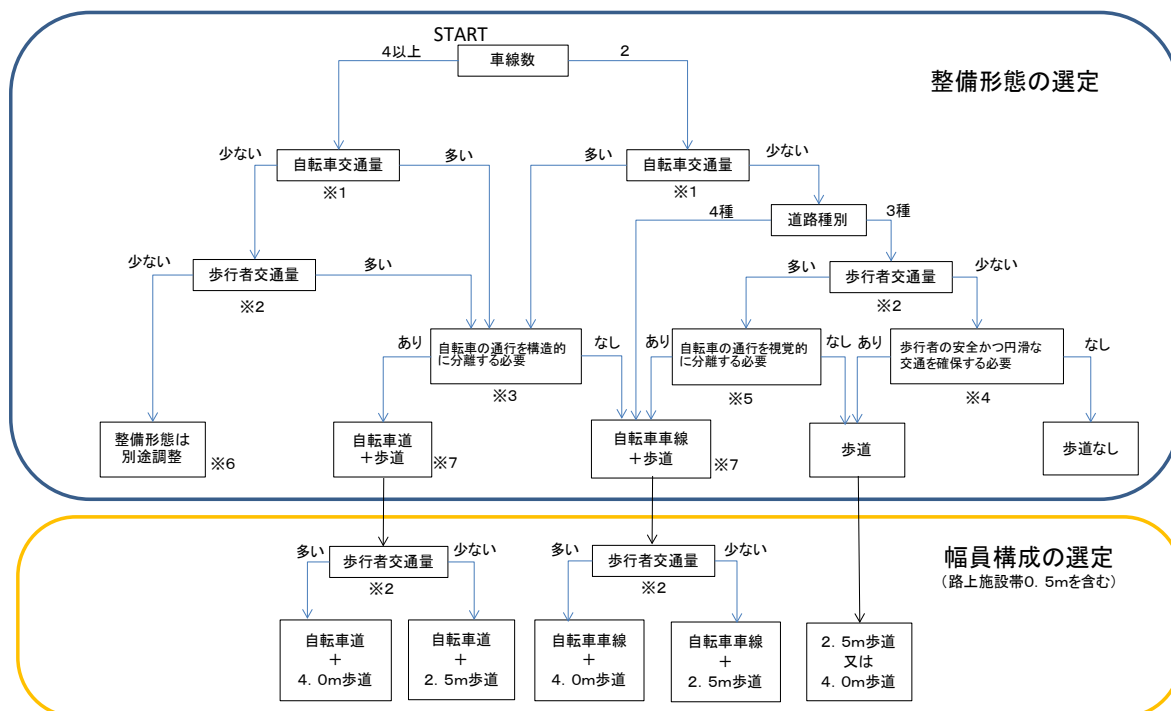
2-5-6 自転車道、自転車車線、自転車歩行者道及び歩道

(1) 整備形態の選定の考え方

歩行者、自転車の安全性、快適性等の利用環境向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）、自転車交通状況（交通量、自転車利用状況等）が変化する箇所や市町村が策定する自転車ネットワーク計画、鉄道駅等の交通結節点と地域拠点との結節、健康増進や観光振興、まちづくり等の各種関連施策を踏まえて、適切な区間設定を行い、歩道及び自転車の通行空間の整備形態を選定する。

なお、整備形態は、下記のフローを基に案を作成し、事業課及び交通管理者と調整の上、選定すること。

■ 県管理道路における歩道及び自転車通行空間の整備フロー ■



※1 自転車交通量が多い:500~700台/日以上

※2 歩行者交通量が多い:500~600人/日以上

※3 規制速度50km超

※4 通学路か否か

※5 自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす程度の自動車交通量がある場合(自動車交通量4,000台/日以上かつ大型車混入率が高い)

※6 地域の課題やニーズ、交通の状況により自転車歩行者道も検討可能とするが、その場合の幅員や交通規制の取扱いは、別途事業課と調整すること。

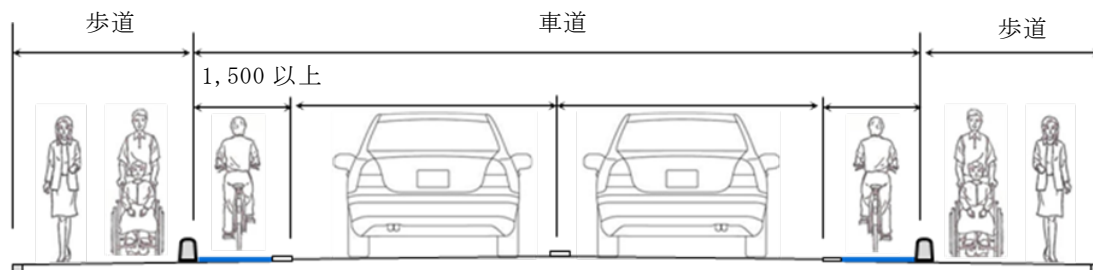
※7 整備すべき形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合は、車道通行を基本とした暫定形態(完成形態が自転車道の場合は自転車車線又は車道混在、完成形態が自転車車線の場合は車道混在)により車道上への自転車通行空間整備を行う。

(2) 横断構成

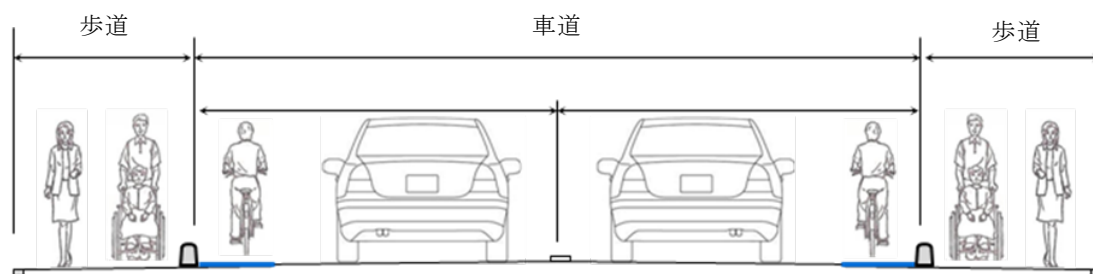
1) 標準横断構成

既存道路においては、拡幅または既存の道路幅員内で横断構成の見直しを行い、自転車通行空間を創出することを基本とする。その場合の標準横断構成を以下に示す。なお、新設道路における種級別の標準横断構成については、「2-5-2 横断面の代表的な構成」を参照すること。

①自転車道もしくは自転車車線（道路構造令による「自転車通行帯」）が確保できる場合



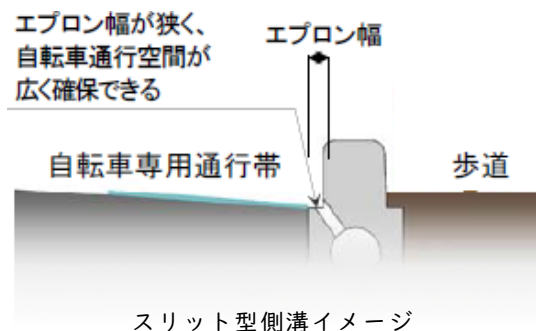
②車道混在の場合



2) 横断構成の見直し方法

既存の道路幅員内における自転車通行空間の創出方法の例を以下に示す。なお、歩道幅員を縮小する場合には、標識や照明灯、埋設管等の移設が必要となる可能性があるため留意すること。

- ・センターゼブラや停車帯の撤去
- ・植樹帯の撤去
- ・車道幅員の縮小
- ・右折レーンの撤去
- ・車線数の減少
- ・歩道幅員の縮小
- ・エプロンブロックの縮小
- ・スリット型側溝の採用



スリット型側溝イメージ  
 出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」PⅡ-2 写真Ⅱ-1


また、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」を鑑みて、歩車道境界ブロック等を取り壊す場合は供用から10年経過していること。ただし供用から10年経過していても、市町村が自転車ネットワーク計画を策定し、自転車通行空間整備の必要性が高まる等、状況が変化した場合については事業課と相談すること。

(3) 自転車通行環境の設計

各整備形態の概要、構造、留意事項等を以下に示す。なお、記載のない事項等については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」等を参考に路線ごとに定める。

1) 自転車道

自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するため、**【一方通行の場合】**  
 緑石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。



幅員2.0m以上  
 (やむを得ない場合1.5m以上)

道路標識「自転車  
 一方通行(326の  
 2-A・B)」の設置

民地側 (左側) (右側) 民地側

歩道 自転車道 歩道

緑石線等の工作物により区画 緑石線等の工作物により区画

歩道 自転車道 自転車道 歩道

**緑石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間**

① 構造

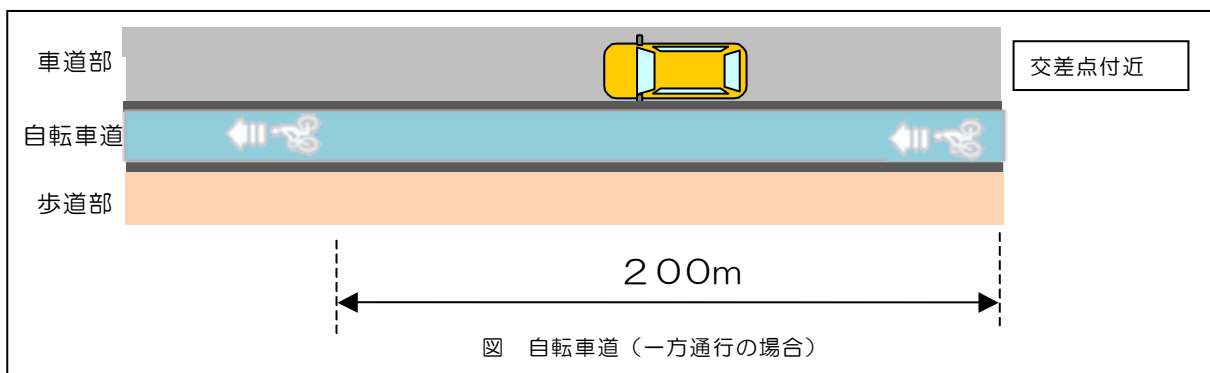
- ・分離工作物は緑石を基本とする。
- ・ただし、必要な区間においては、緑石に変えて車両用防護柵や植樹帯を設置することができる。

② 幅員

- ・幅員は2 m以上（やむを得ない場合は1.5 m以上）とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定めるものとする。※やむを得ない場合とは、交差点及び交通管理者との協議による箇所。

③ 路面等

- ・簡易舗装又は舗装するものとし、自動車の誤進入を防止するため、自転車道の路面は青で着色することを基本とする。
- ・横断勾配は2%を標準とする。車道部と同様の横断勾配とする。
- ・自転車道の始点、交差点流出側及び、これらからおおむね200m間隔で、自転車の通行空間と進行方向を示す路面表示を設置する。ただし、取り付け道路が多い区間など現地に応じて、設置間隔を縮小することができる。



④留意事項等

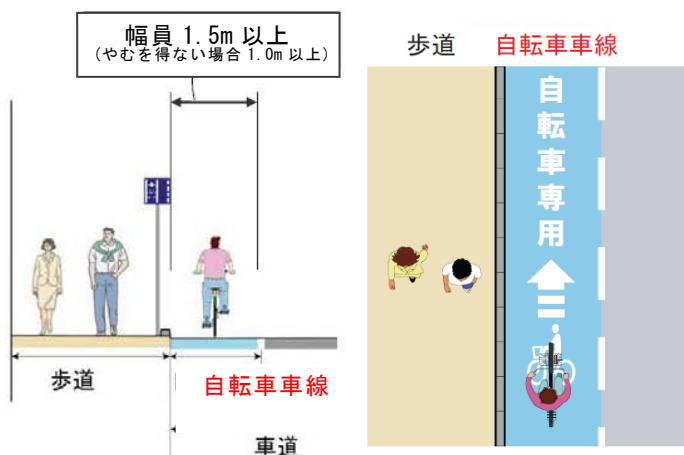
- ・自転車道は一方通行を基本とする。その際は、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

2) 自転車車線（道路構造令による「自転車通行帯」）

一縦列の自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。道路交通法により「自転車専用」の交通規制を適用したもの。



自転車の通行位置を明示し自動車に注意喚起を促すため路面を着色

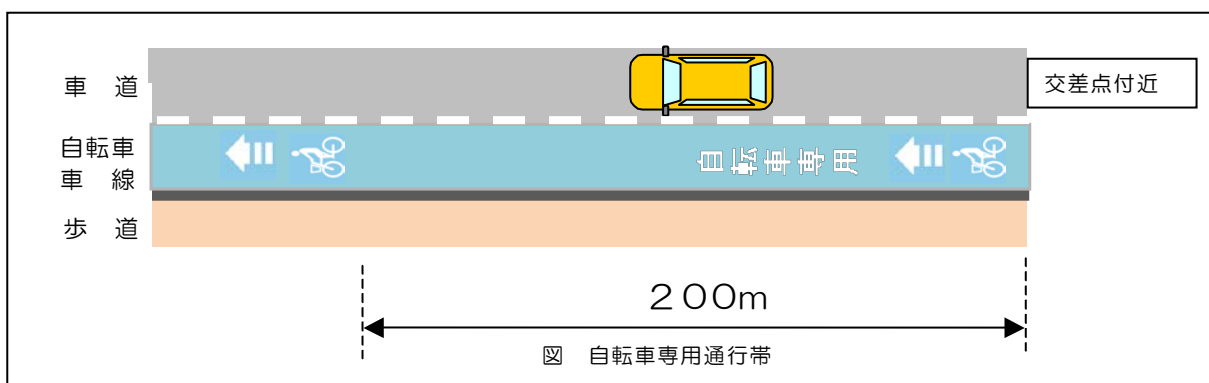


①幅員

- ・幅員は1.5m以上（道路の状況によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満）とする。  
※やむを得ない場合は、交差点及び交通管理者との協議による箇所。
- ・なお、1.0m以上1.5m未満となる場合は、「自転車専用」の交通規制の適用対象となる側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保する。

②路面等

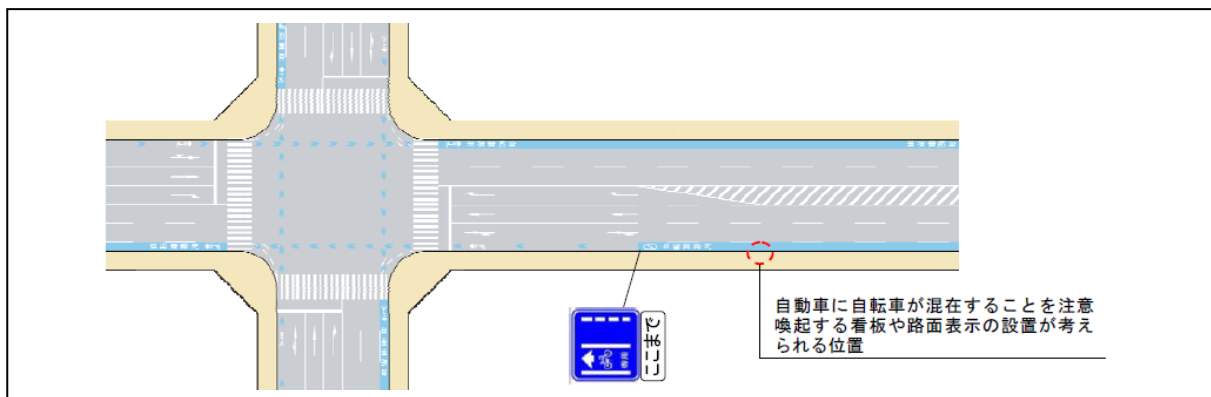
- ・車道部と同様の舗装とし、青で着色することを基本とする。
- ・自転車車線(道路構造令による「自転車通行帯」)の始点、交差点流出側及び、これらからおおむね200m間隔で、自転車の通行空間と進行方向を示す路面表示を設置する。ただし、取り付け道路が多い区間など現地に応じて、設置間隔を縮小することができる。



③留意事項

- ・これまでの交通規制を適用しない帯状の路面表示は使用しない。  
(交通規制を適用しないものは車道混在とし、矢羽根型路面表示の設置とする。)
- ・交差点部については、左折自動車と自転車が混在することを、混在する部分の手前で、自転車、自動車双方に対して看板又は路面表示により注意喚起することを検討すること。  
※参考(以下に示す位置は例であり個別の案件ごとに交通管理者と協議が必要。)

(参考) 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例

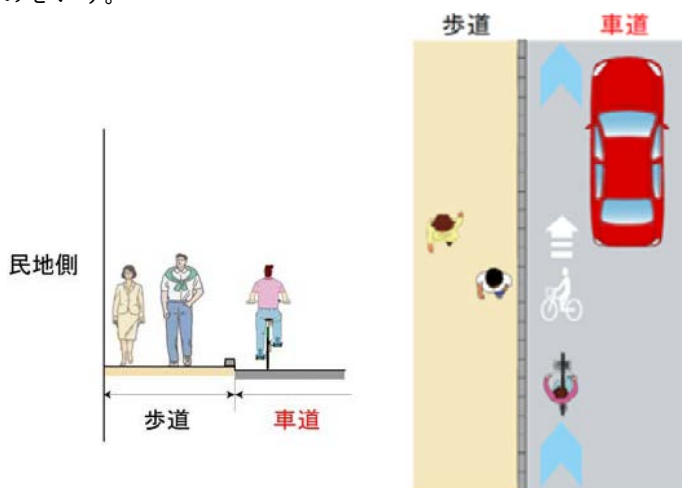


3) 車道混在

自転車道又は自転車車線(道路構造令による「自転車通行帯」)が整備できない道路において、路面表示等により車道内における自転車の通行位置を明示するものをいう。

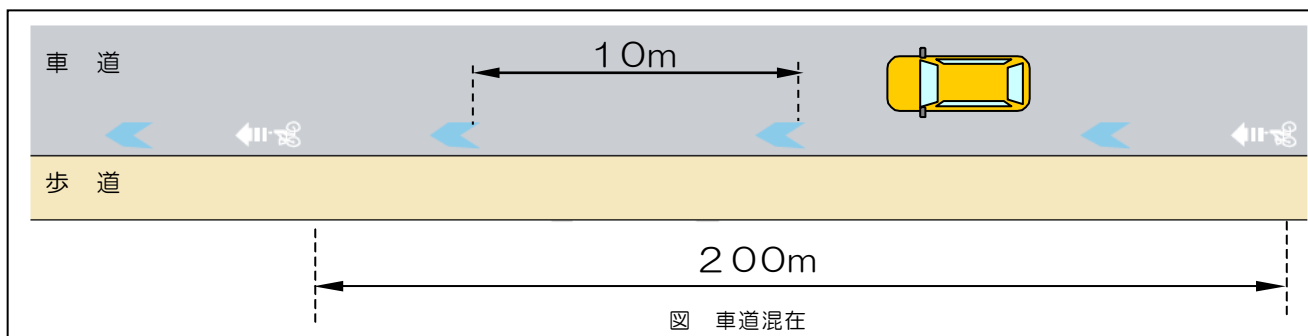


自転車と自動車が車道で混在。自動車に注意喚起するためピクトグラムを設置

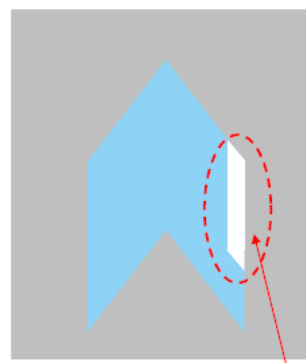


## ①路面等

- ・交差点からおおむね200m間隔で、自転車の通行空間と進行方向を示す路面表示を設置する。ただし、現地の状況に応じて、設置間隔を縮小することができる。
- ・矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。
- ・路面表示は車道の左側端に設置する。



- ・夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置する等の対応をとるものとする。



縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」PⅡ-8 図Ⅱ-6

## ②暫定形態としての整備について（平成28年11月24日付け道環第356号の通知より）

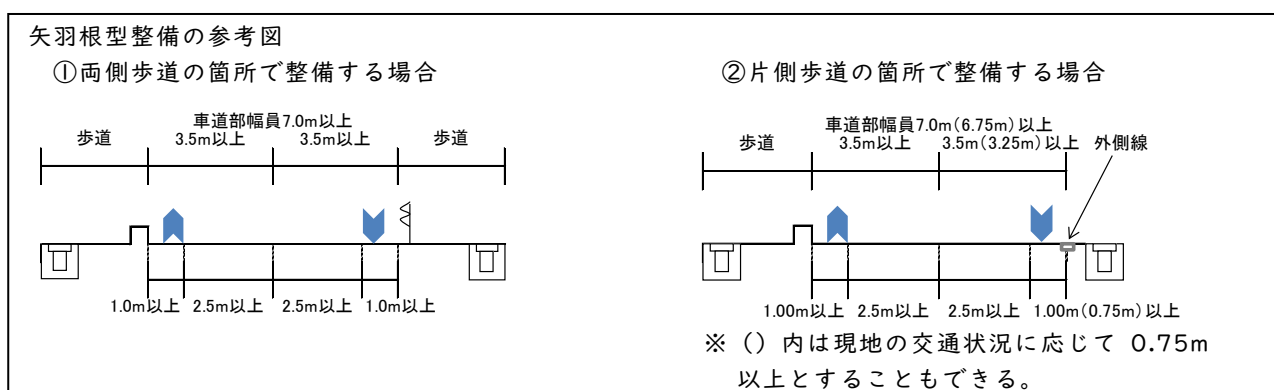
道路空間の再配分等を行っても、完成形態として自転車道または自転車車線（道路構造令による「自転車通行帯」）の整備が当面困難であり、自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、次のとおり、矢羽根による暫定形態で自転車通行空間を整備する。

## (1) 整備要件の原則

- ① 片側一車線の道路で自動車の規制速度が40km/h以下かつ自動車交通量（道路交通センサス数値）が4,000台/日以下の箇所
- ② 整備区間に両側、片側のいずれか歩道がある区間（歩道がない区間は整備しない。）
- ③ 道路構造令を考慮し、車道幅員は原則7.0m以上の箇所
- ④ ただし、歩道が狭く自転車と歩行者が交錯する箇所や現に自転車が車道を通行している箇所で、車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には（1）①にかかわらず、警察と協議し整備する。

(2) 留意事項

- ① 両側歩道の道路に矢羽根を設置する場合は、原則として、矢羽根の右端が路肩端から 1.0m 以上離れた位置かつ車道幅員は 2.5m 以上確保する。  
 なお、外側線がある場合は、外側線を消去する。
- ② 片側歩道の道路に矢羽根を設置する場合、歩道のある側の設置については、(2) ①による。歩道がない側の設置については、原則として、外側線より道路センター側に矢羽根を設置し、矢羽根の右端が車道外側線から 1.0m 以上（現地の交通状況に応じて 0.75m 以上とすることもできる）離れた位置かつ車道の幅員は 2.5m 以上確保する。  
 なお、外側線がない場合は、外側線を新設する。
- ③ 矢羽根型整備箇所においては、自転車に対して左側通行を呼びかける注意看板を設置するなど、安全対策を実施する。安全対策の内容については、警察と協議する。

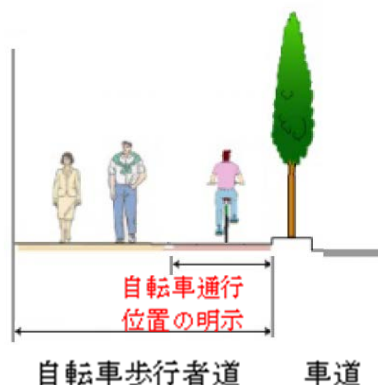


注) 整備にあたっては、個別箇所の道路特性を踏まえた案を作成し、事業課及び交通管理者と調整する。



参考) 自転車歩行者道 (本形態とする場合は、事業課と別途調整をすること。)

広幅員の歩道内において、構造物や路面表示等により歩行者と自転車の通行位置を明示するものをいう。

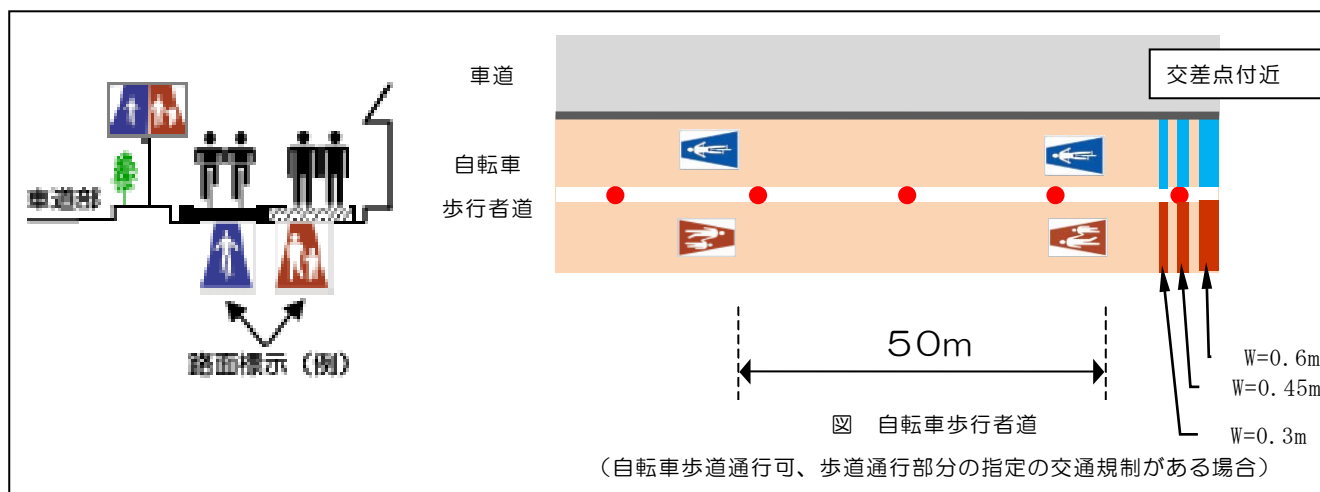


①幅員

- ・幅員は、歩行者の多い道路は4.0m以上、その他の道路は3.0m以上とし、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。
- ・「自転車歩道通行可」の交通規制を行うためには、有効幅員4.0m以上とし自転車と歩行者を分離することが望ましい。

②路面等

- ・歩行者と自転車の通行する部分を区分するため、「自転車歩道通行可」の交通規制を行う場合は白破線を、この交通規制に加えて「歩道通行部分の指定」を行う場合は、白実線を縦断的に引く。
- ・歩行者及び自転車が通行する部分を明示するため、自転車歩行者道の始終点部分に横断的にそれぞれ茶及び青のラインを引くとともに、歩行者及び自転車の路面表示を設置する。
- ・歩行者及び自転車の路面表示はおおむね50m間隔で設置する。
- ・自転車の徐行を促すための看板又は路面表示の設置を検討する。



③留意事項等

自転車歩行者道を整備する必要がある場合は、③路面等に記載されているほか、以下の事項に配慮するとともに、事前に交通管理者と道路の構造及び交通規制の有無について十分に協議すること。

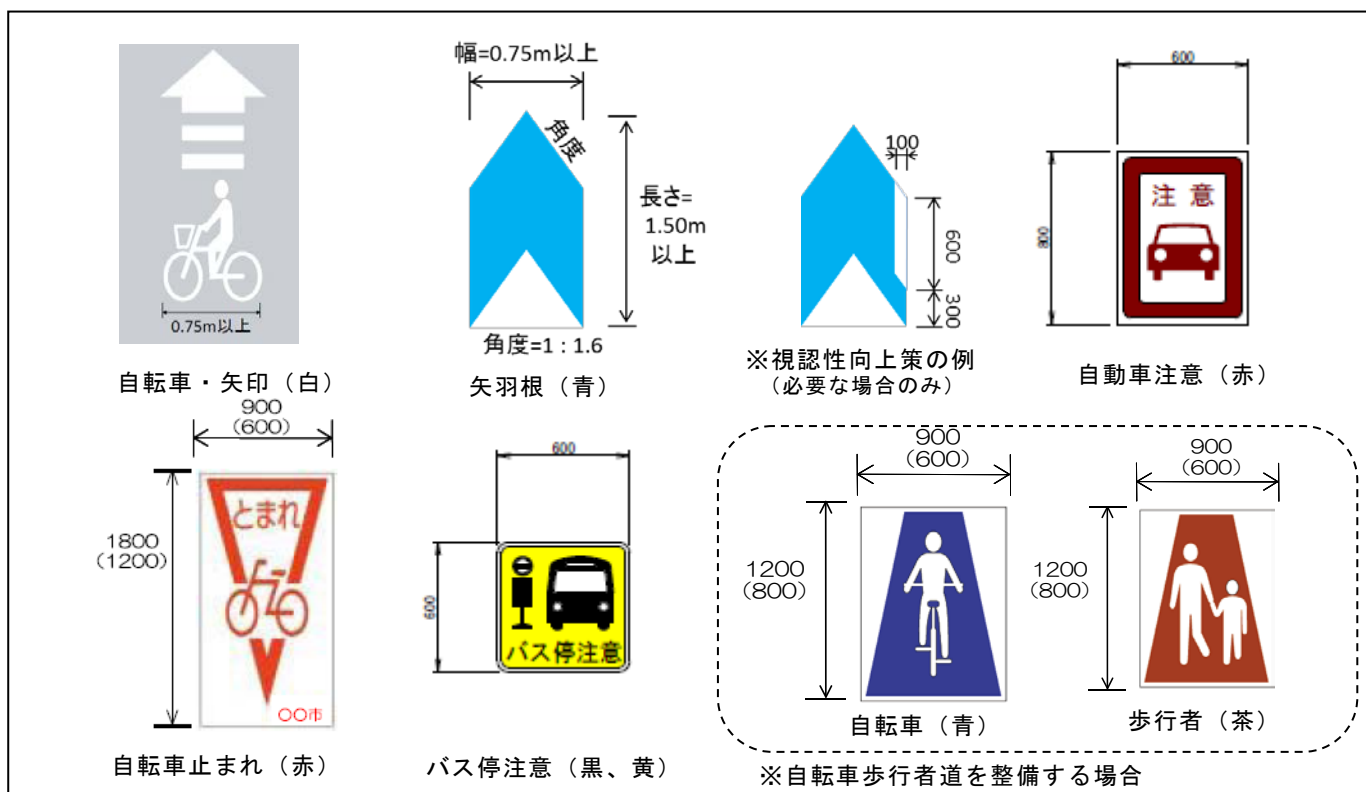
- ・自転車が自動車と同方向に通行することを意識付けするため、自転車の路面表示は、自動車と同方向となるよう設置する。
- ・歩行者と自転車の通行位置を構造物で分離する場合は、車線分離標(ラバーポール)の設置を検討する。



(4) サイン類の仕様

1) 路面表示の種類

主な路面表示（名称及び色）を以下に示す。なお、設置位置等については本項を参考にするほか、必要に応じて交通管理者と協議すること。



2) 自転車車線（道路構造令による「自転車通行帯」）及び路面表示の色及び材質

- ・ 自転車車線（道路構造令による「自転車通行帯」）及び矢羽根の色は青を基本とする。
- ・ 路面表示の色は1)で示した色を基本とする。
- ・ なお、具体的な色彩については、埼玉県公共事業景観形成指針の制限基準を踏まえ、彩度の落ち着いたものとするよう努めること。
- ・ 材質はすべりにくいものを使用するよう努めること。

(5) 歩道及び自転車歩行者道の設置に当たっての留意事項

- 1) 新設に当たっては、セミフラット型（歩道高さ5cm）を標準とする。  
なお、他の形式を採用する場合、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」を参考とすること。
- 2) 歩道の分離方法は原則として歩道境界ブロックを標準とし、自動車の突入する恐れがあるところは、防護柵を設置すること。
- 3) 歩道の幅員は、県条例の規定及び福祉のまちづくり条例を遵守し、有効幅員は2m以上とすること。
- 4) 交通安全事業により歩道もしくは自転車歩行者道を設置する場合にあっても、右折車の多い交差点においては右折車線の設置を十分検討すること。
- 5) 第3種第5級、第4種第4級の道路と交差する場合においても、隅切りの設置に努めること。
- 6) 植樹帯のない歩道及び自転車歩行者道においては、道路標識等を設置する路上施設帯（0.5m程度）の確保に努めること。
- 7) 橋・高架の道路又はトンネル部等、道路構造上やお得不い場合や、山岳地のような工事が困難な場合、または、費用対効果が低い場合については、片側設置あるいは設置しないことを検討する。

2-5-7 建築限界

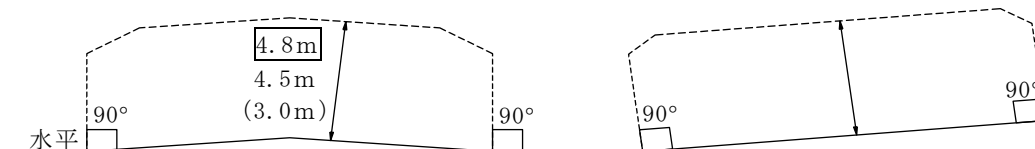
(1) 建築限界のとり方

1) 建築限界の上限線は、路面と平行にとるものとする。

2) 建築限界の両側線は、

ア) 通常の横断勾配を有する区間では鉛直

イ) 片勾配を有する区間では路面に直角、ただし、横断勾配以下の勾配となる区間については鉛直



ア) 通常の横断勾配を有する区間

イ) 片勾配を有する区間

注1) ( ) 内の数値は小型道路の値、 は重要物流道路の値である。

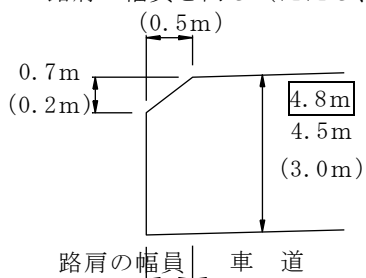
出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P281

(2) 建築限界線

出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P281～283

1) 車道（路肩を設ける場合）

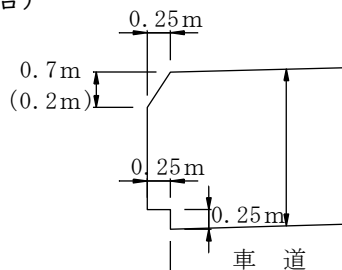
路肩の幅員と同じ（ただし、最大1.0m）



高さはオーバーレイ等を考慮して、0.2mプラスすること。

注2) ( ) 内は、小型道路の値、 は重要物流道路の値である。

2) 車道 (停車帯を設ける場合)

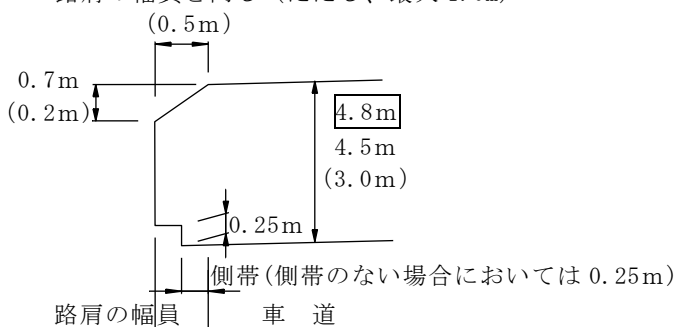


高さはオーバーレイ等を考慮して、0.2m プラスすること。

注2) ( ) 内は小型道路の値である。

3) 車道 (歩道のない橋梁部)

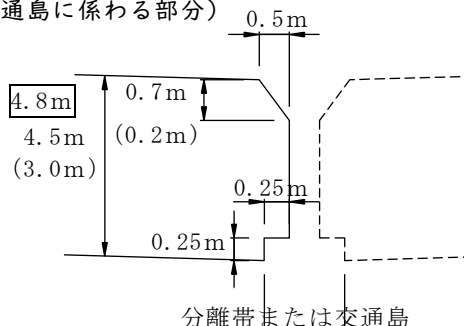
路肩の幅員と同じ (ただし、最大 1.0m)



高さはオーバーレイ等を考慮して、0.2m プラスすること。

注2) ( ) 内は、小型道路の値、  は重要物流道路の値である。

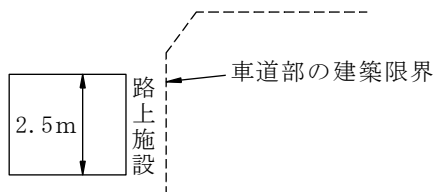
4) 車道 (分離帯または交通島に係わる部分)



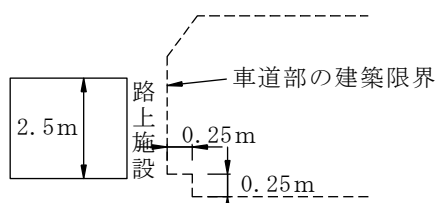
高さはオーバーレイ等を考慮して、0.2m プラスすること。

注2) ( ) 内は、小型道路の値、  は重要物流道路の値である。

5) 歩道及び自転車道又は自転車歩行者道 (路肩を設け、かつ、路上施設を設ける場合)



6) 歩道及び自転車道又は自転車歩行者道 (停車帯を設け、かつ、路上施設を設ける場合)



注1) 第3種第5級または第4種第4級の道路においては、それぞれ別途考慮すること。

2-6 線形及び視距等

設計速度に応じて基準となる線形上の諸数値を下表にまとめる。

表2-14

線形(一般部)														
設計速度 V (km/h)				80	60	50	40	30	20	備考				
設計に用いる横滑り摩擦係数 f				0.12	0.13	0.14	0.15							
線形の組合せ	限界曲線半径	平面	400	200	—	100	50	50	( )内は縦断曲線長。組合せる時は一方の線形を他方の2倍以上とする。					
		縦断	5,000 (50△)	2,500 (25△)	—	2,000 (20△)	1,500 (15△)	1,000 (10△)						
平面線形	最小曲線半径 R (m)	望ましい値	400	200	150	100	65	30	特例値は片勾配 10%の適用可能な場合に限られる。					
		標準値	280	150	100	60	30	15						
		特例値	230	120	80	50	—	—						
	最小曲線長 L (m)	$\theta \geq 7^\circ$	$\theta \geq 7^\circ$	140	100	80	70	50	40	$\theta$ が $2^\circ$ 未満の時は $\theta=2^\circ$ として計算する。				
			$\theta < 7^\circ$	標準	1,000/ $\theta$	700/ $\theta$	600/ $\theta$	500/ $\theta$	350/ $\theta$		280/ $\theta$			
	片勾配を打切る最小曲線半径 R (m)	舗装道	2.0%	3,500	2,000	1,300	800	500	200	設計 f = 0.035				
			1.5%	2,500	1,500	1,000	600	350	150					
		砂利道	3%		240	165	105	60	25	砂利道 (舗装するまでの暫定) 設計 f = 0.15				
			4%		260	180	115	65	30					
			5%		280	200	126	70	30					
曲線部の片勾配	曲線半径と片勾配の値	標準横断勾配 2.0%	10%	230以上 280未満	120以上 150未満	80以上 100未満	50以上 65未満	—	—	曲線部の最大片勾配 i				
			9	330	190	130	80	30以上	15以上	区分	i %			
			8	380	230	160	100	40未満	20未満	第3種	10			
			7	450	270	200	130	60	30	第4種	6			
			6	540	330	240	160	80	40	第3種の道路で自転車道を設けないものは6%以下。 第4種の道路は地形その他特別の理由によりやむを得ない場合は片勾配を付さないことができる。				
			5	670	420	310	210	110	50	曲線部の拡幅量 (1車線当たり)				
			4	870	560	410	280	150	70	曲線半径 R (m)				
			3	1,240	800	590	400	220	100	第3,4種	その他の道路	拡幅量 (m)		
			2	3,500	2,000	1,300	800	500	200	第1級				
	都市部における曲線半径と勾配の特例値	標準横断勾配 2.0%	2.0%	6%		—	—	60以上 63未満	30以上 35未満	15以上 16未満	280未満 150以上	160未満 90以上	0.25	
				5		—	—	100以上	65	37	17	100	60	0.50
				4		150以上	105未満	65	70	40	18	70	45	0.75
				3		160未満	110	70	40	18	50	32	26	1.00
				2		165 220	115 150	74 100	42 55	19 25		21	19	1.25
				1.5%		165以上 170未満	115以上 120未満	74以上 76未満	42以上 43未満	19以上 20未満		16	15	1.50
1.5%		220	150	100	55	25				1.75	2.00	2.25		

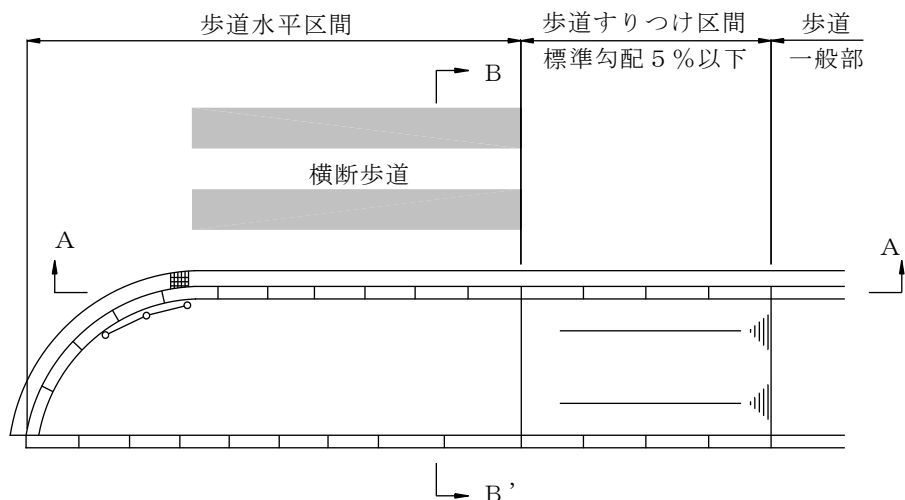
出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用(平成27年6月)」

P310,317,320-321,326,332-335,342-343,346

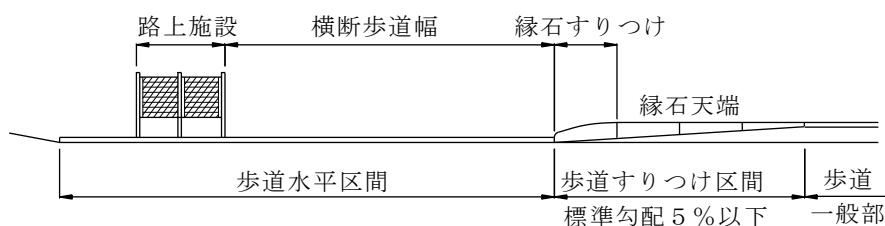
2-7 歩道等の構造

2-7-1 歩道等の支道取付け部及び横断歩道部における取扱い

歩道切下げ平面図



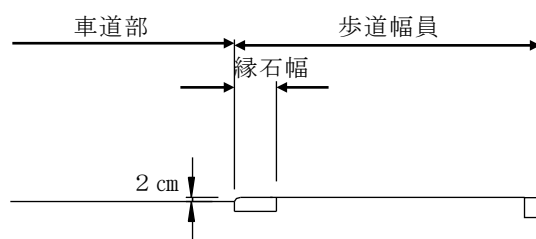
A-A' 断面



注1) 歩行者及び自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%以下とすることができる。

注2) 歩道すりつけ区間においては、横断勾配を設けないこと。

B-B' 断面



注1) 横断歩道に接続する歩道等の縁端の段差は、2cmを標準とするが、車いす使用者、高齢者等の安全かつ円滑な通行のためには、段差、高低差がなく、勾配が緩いものが望ましい、一方、視覚障害者の安全かつ円滑な通行のためには、歩車道境界を識別する手がかりとして、ある程度の段差、高低差、勾配があるほうが望ましいなど、道路利用者の特性によって望ましい構造が異なるものである。よって、縁端構造の検討に当たっては、2cmを標準とされていることをふまつつも、さまざまな道路利用者の意見をふまえることが望ましい。

出典：国土技術センター「道路の移動等円滑化整備ガイドライン（平成23年8月）」P66

図2-5 横断歩道箇所における構造

## 2-7-2 車両乗入れ部における取扱い

## (1) 車両乗入れ部の設置基準

1) 車両が歩道等を横断することは、歩行者の安全通行及び歩道構造の保護の見地から好ましくないため、他に乗入れ部があるか否か、隣接する乗入れ部の整理統合ができていないか否かは、さらに車両の大きさ、荷重及び車両乗入れの数を考慮して設置すること。

## 2) 乗入れ部の設置箇所数

乗入れ部の設置箇所数は、国道、県道及び市町村道を通じ同一敷地について1箇所とすること。ただし、交通処理工上の理由から特に必要と認められる場合であって相互の間隔を原則として8m以上とするときには、2箇所とすることができる。

## (2) 車両乗入れ部の設置場所

1) 車両乗入れ部の設置場所は、原則として次に掲げる場所以外であって道路交通上最も支障が少ないと認められる場所とすること。

ア) 道路の交差部、接続部または屈曲部から5m以内の部分

イ) 横断歩道(停止線)から5m以内の部分

ウ) バス停留所から10m以内の部分、及びバス停車帯の部分

エ) 消防用施設の設置場所から5m以内の部分

オ) 火災報知器の設置場所から1m以内の部分

カ) 地下道、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5m以内の部分

キ) その他、道路管理上及び交通安全上支障があると認められる部分

2) 車両乗入れ部は、原則として、隣接敷地との境界から4m以上、既存の乗入れ部から8m以上の間隔を保って設置すること。

なお、隣接する敷地に別個の車両乗入れ部の設置が計画されている場合においては、共同の車両乗入れ部が設置できるか検討すること。

3) 公共用または営業用の目的で多数の自動車を通行させるための車両乗入れ部を設置する場合は、歩道内への自動車のはみ出し等を防止するため、車両乗入れ部以外の歩道と敷地の境にこれらを防止するための柵もしくは駒止め等の設置を検討すること。

4) 公共用または営業用の目的で大型車及び多数の自動車を通行させるための車両乗入れ部を設置する場合であって、側溝を設置する場合は、車両乗入れ部用側溝の損傷を防止するため、小断面のボックスカルバートを設置すること。

## (3) 開口部の幅

開口部の幅は、次表の区分によること。

表2-15 開口部の幅

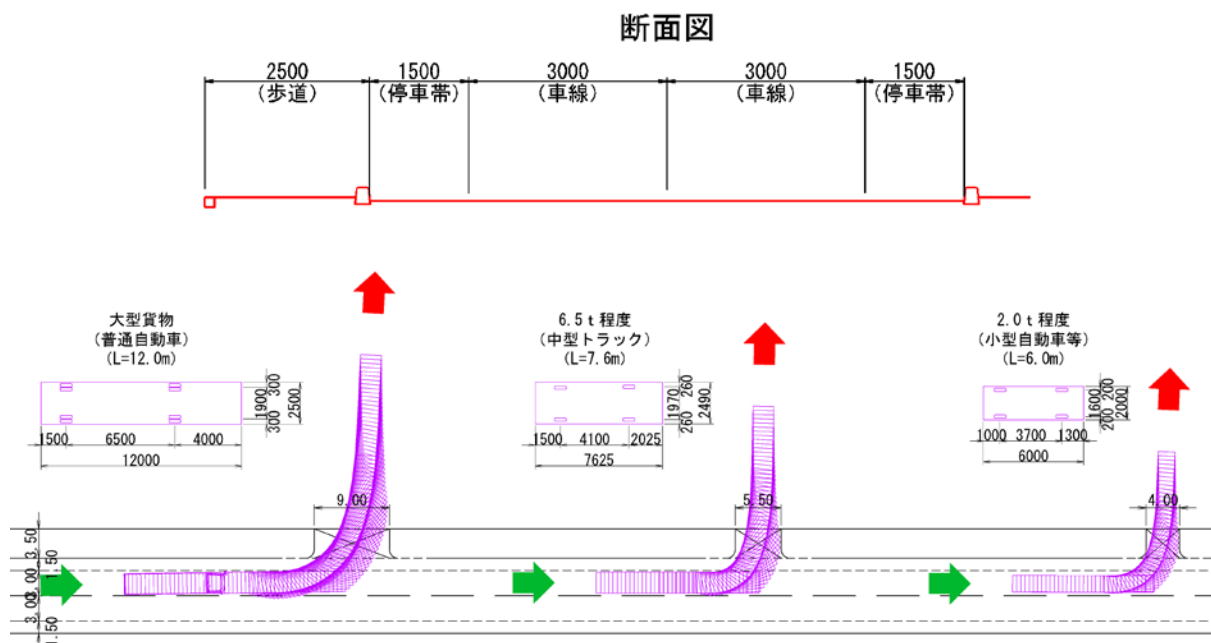
自動車 の 区 分			開口部の幅
小型自動車	長 さ	4.7m以下	4.2m以下
	幅	1.7m以下	
	最小回転半径	6.0m以下	
大型自動車	長 さ	4.7m越～12.0m以下	8.0m以下
	幅	1.7m越～2.5m以下	
	最小回転半径	6.0m越～12.0m以下	

注1) 上記により難しい場合については、個別に軌跡図に基づき、必要最小限の開口部の幅(最大値12.0mとする。)を決定すること。なお、トレーラー等の大型車が比較的小規模の道路に出入りする場合は、交通安全面を踏まえたうえで、軌跡を対向車線の全幅(構造的に往復分離されている道路については、片側の全幅)を使用するものとして作図すること。

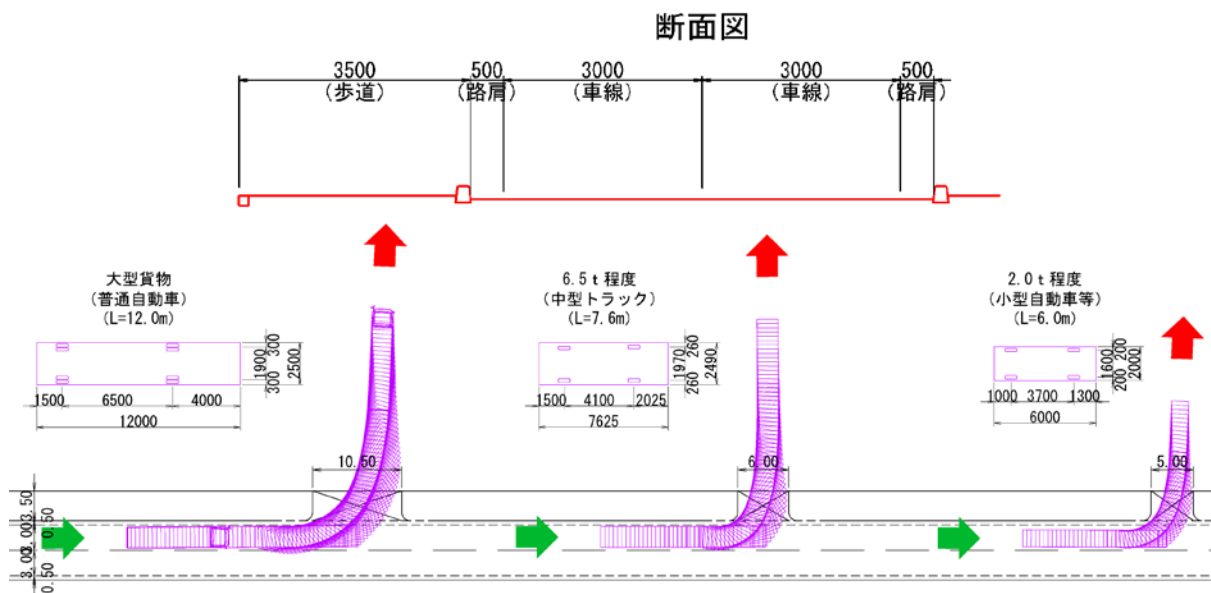
<参考>：標準的な軌跡図

標準的な軌跡図を以下に示す（停まりハンドル走行）。実際には、車線・路肩・歩道の幅員に応じて個別に検討する必要がある。

想定幅員構成（4種2級～3級相当、停車帯付き）の場合の必要幅



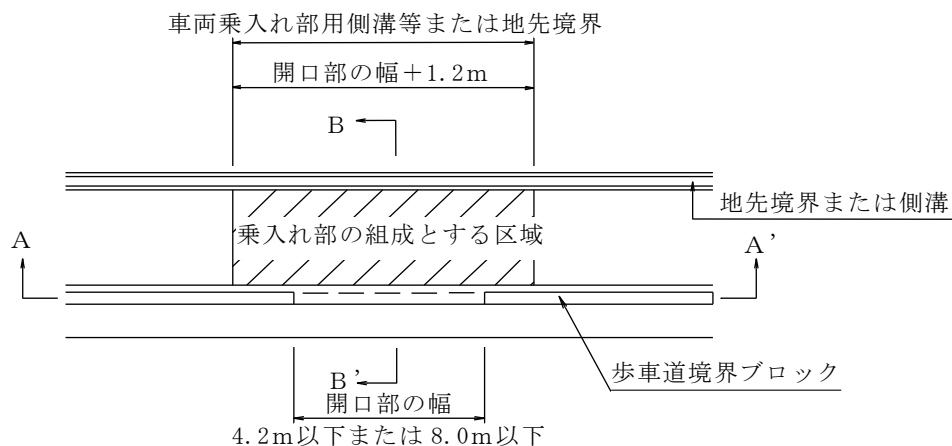
想定幅員構成（4種2級～3級相当、路肩0.5m）の場合の必要幅



(4) 車両乗入れ部の構造

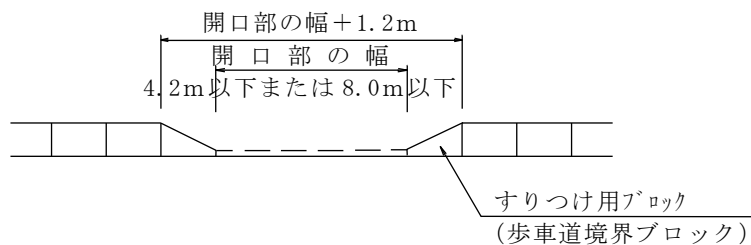
1) セミフラット型 (標準歩道高さ 5cm)、フラット型 (原則として維持管理)

平 面

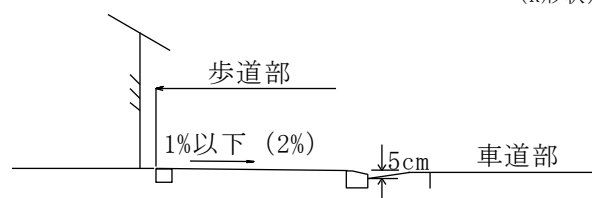


注) 破線部はセミフラット型における切下げブロックである。

A - A'断面図



B - B'断面図 (セミフラット型)



なお、沿道状況により、すりつけブロックに端末用 (R形状) ブロックを使用することもできる。

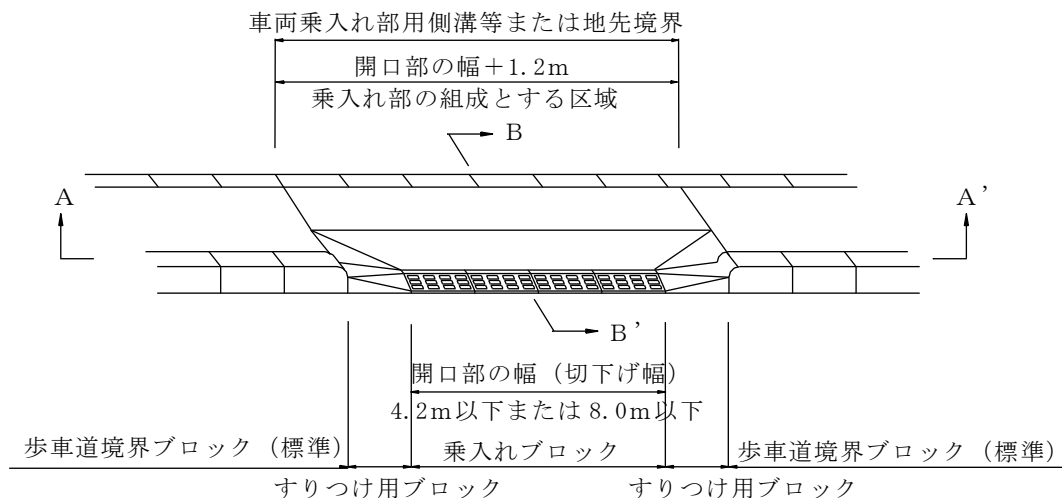
注) 透水性舗装を適用しない箇所や、曲線部等特別な理由がある場合においては、( ) 内以下の勾配とすることができる。

図2-6 車両乗入れ部の構造



2) マウントアップ型 (参考: 原則として維持管理のみ)

平面図



A-A'断面図

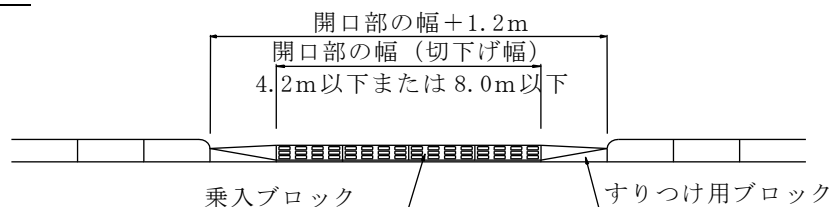
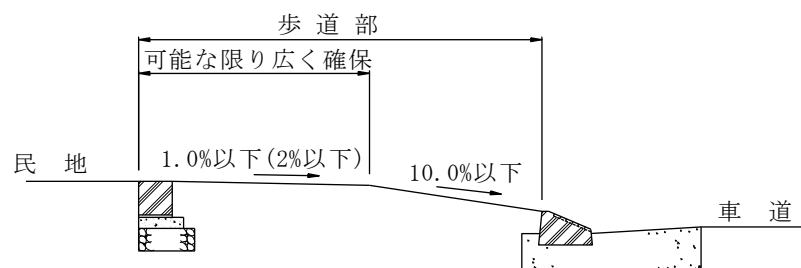


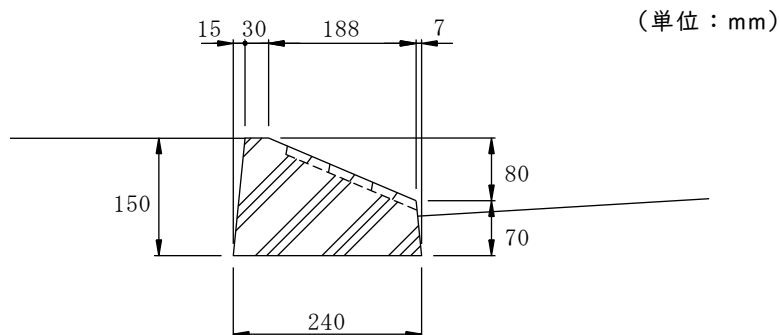
図2-7 車両乗入れ部の構造

B-B'断面図



注) すりつけ横断勾配は乗入れブロックを用いない場合は、15%以下とする。

図2-8 歩道等内においてすりつけを行う構造



注) 「道路の移動等円滑化整備ガイドライン (P.70)」による特殊縁石は、自転車の転倒事例が多いことから、採用に当たっては十分留意すること。

図2-9 乗入れブロック寸法

2-7-3 歩車道境界工

(1) 設置に当たっての留意事項

- 1) セミフラット型、フラット型における歩車道境界工のエプロンからの直高は、原則 25cm とする。  
 ここで原則 25 cmとしたのは、平成 17 年 2 月 3 日付国土交通省都市地域整備局長及び道路局長通知「歩道の一般的構造に関する基準等について」により交通安全対策上必要な場合には、縁石の高さを 25 cm まで高くすることができることとされており、歩行者の安全な通行を優先し 25cm としたものである。  
 ただし、埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例において、「別表第三 一歩道等 ホ(2) 歩道等に設ける縁石の車道等に対する高さは 15cm 以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めること。」と規定しているため、状況に応じて 15cm や 20cm の高さとする事ができる。
- 2) セミフラット型、フラット型の場合は両面（縁石の縁取りを意味する）の歩車道境界ブロックを原則とするが、植樹帯を設置する箇所は片面の歩車道境界ブロックとすること。
- 3) エプロンブロック（2次製品）の活用を図ること。《コスト縮減》

(2) 構造

歩車道境界工の構造は、街渠縦断管を設置することを標準とする。

交通バリアフリーの観点から歩道等の構造形式は、基本的にセミフラット形式となったこと、及び歩道等の横断勾配は原則として、道路の中心に向かって直線の下り勾配とすることから、歩車道境界の下に街渠縦断管を設置することとしたものである。なお、排水孔付きのエプロン縮小タイプの街渠については、自転車の通行環境整備のためなど必要に応じて活用すること。

また、街渠縦断管については、街渠底面部の下の路盤厚が 150 mm 未満となる場合、基礎を設置するものとする。

街渠縦断管を設置しない場合の構造を以下に示す。

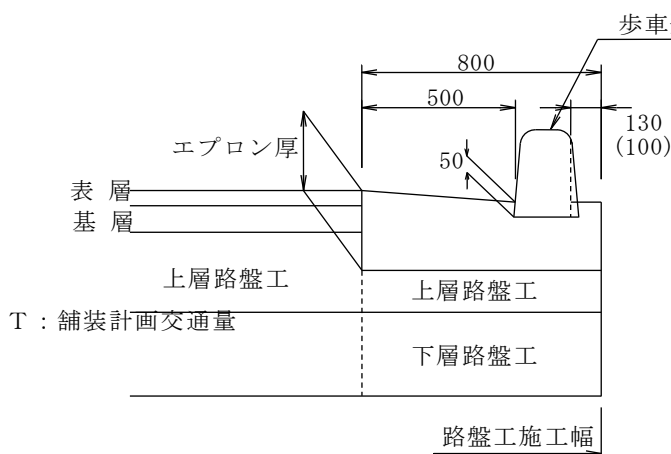


表 2-16 エプロン厚

舗装計画交通量の区分 (台/日・方向)	エプロン厚(mm)
$T < 1,000$	150
$1,000 \leq T < 3,000$	200
$3,000 \leq T$	250

※エプロンコンクリートのクラックを防止するため、10mに1箇所の割合で目地を設ける。  
 (100)：両面歩車道境界ブロックの場合

図 2-10 街渠縦断管を設置しない場合の構造

2-8 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路

(1) 総則

1) 適用の範囲

屋外レクリエーションを主たる目的として、車道とは独立して設置される自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路について適用する。なお、ここに規定する事項以外については、自転車道等の設計基準解説によること。

2) 留意事項

河川区域内に自転車専用道路または自転車歩行者専用道路を設置する場合においては、「河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱いについて」に基づき、河川管理者と協議すること。

なお、河川区域内においては、原則として「自転車専用道路」は認められず、「自転車歩行者専用道路」となるので注意を要する。

(2) 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の設計

1) 設計速度

表2-17 設計速度 (単位: km/h)

	標準	やむを得ない場合
設計速度	3.0	1.0

2) 標準幅員

表2-18 標準幅員

	標準	特例
自転車専用道路	3.0m以上	2.5m
自転車歩行者専用道路	4.0m以上	—

出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用(平成27年6月)」P587

3) 幅員の設計

幅員は、通行帯及び側方余裕幅(0.5m)で構成される。

通行帯の幅員は、将来の自転車交通量と交通状況等を勘案して、1車線当たりの実用交通容量を650台/時、1車線当たりの通行帯幅1m(ただし、自転車専用道路はやむを得ない場合は0.75mまで縮小することができる。)として定める。

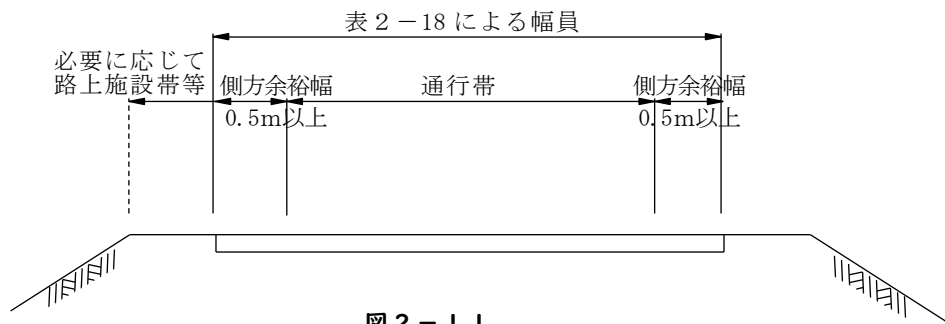


図2-11

## 4) 線形及び視距等

表2-19 線形及び視距等

	自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路
曲線半径	30m以上(ただし、やむを得ない場合は3m)
最小曲線長	10m以上(ただし、曲線半径3mの場合はこの限りでない)
曲線部の片勾配	5%以下(ただし、やむを得ない場合はこの限りでない)
曲線部等の幅員の拡幅	曲線部に必要な区間、縦断勾配5%以上の区間、その他必要な箇所 で1車線当たり0.25m以上
視距	15m以上(望ましい値)
縦断勾配	5%以下(ただし、立体交差及び橋の取付け部等はこの限りでない)
縦断曲線	縦断勾配が変化する箇所に設ける。
横断自転車道 <sup>注1)</sup> の通行帯の幅員	前後の通行帯の幅員に0.5mを加える。
横断勾配	1%

注1) 車道部及び鉄道を横断するために設けられる自転車道等の一部である。

## 5) 立体交差

立体交差する場合の自転車道等の幅員その他の基準は、原則として一般部と同じとする。ただし、縦断勾配については、地形の状況その他やむを得ない場合には、12%以下の斜路または25%以下の斜路付階段とすることができる。

縦断勾配が5%を越え25%以下の斜路または斜路付階段において、高さが3mを越える場合には、高さ3m以内ごとに水平区間を設けなければならない。

斜路付階段の幅員は、自転車、歩行者の交通量を勘案して利用しやすい幅員構成とする。

## 2-9 副道

第3種または第4種の道路について、その道路の構造が盛土、切土等となるため沿道と高低差を生じ車両の沿道への出入りが不可能な場合、または環境対策上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（予定を含む）等に車両の沿道への出入りを確保するために当該道路の部分として必要に応じて本線車道に平行して副道を設ける。

## 副道の構造等

- 1) 副道の幅員は、4 mを標準とする。
- 2) 副道に接続する路肩は、0.5 m以上とする。路肩に路上施設を設置する場合は、路上施設帯等の必要幅の確保に努める。
- 3) 副道の設計速度は、40km/h、30km/h、20km/hとする。
- 4) 道路構造令第12条の建築限界を適用すること。

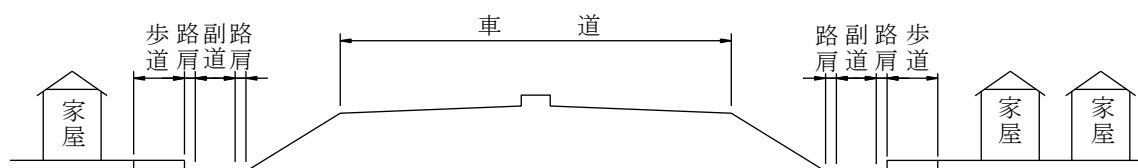


図2-12 副道横断面図

出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P263

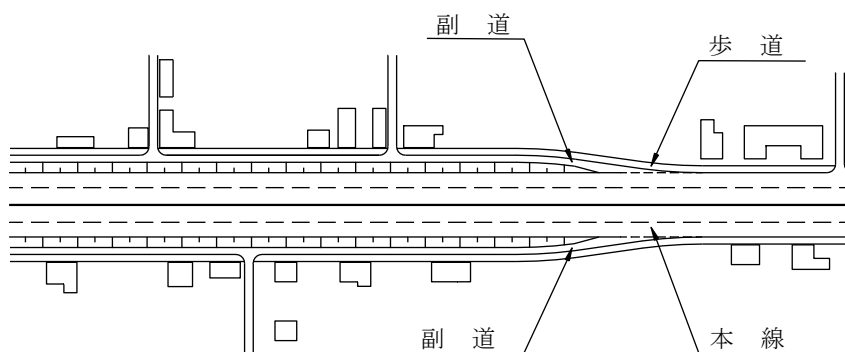


図2-13 副道平面図

出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P263

2-10 バス停車帯

(1) 設置基準

- 1) 第3種第1級の道路には、原則としてバス停車帯を設けること。
- 2) その他の道路で、特に本線の交通流を乱す恐れのある場合、必要に応じてバス停車帯を設けること。

(2) バス停車帯の構造

バス停の構造は以下を基本とするが、詳細な構造については「道路の移動等円滑化整備ガイドライン (P.145~161)」を参照すること。

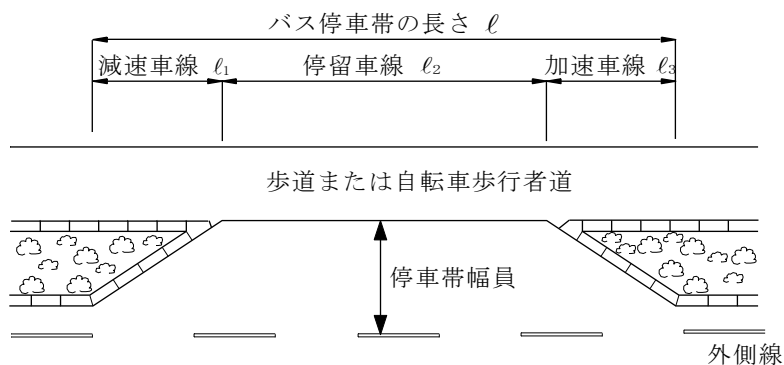


図2-14

1) バス停車帯の長さ

バス停車帯の長さは、次表の値以上を参考とする。

表2-20 バス停車帯の長さ (単位：m)

設計速度 (km/h)	第3種の道路			第4種の道路		
	60	50	40	60	50	40
減速車線長	25	20	20	20	15	12
バス停車線長	15	15	15	15	15	15
加速車線長	30	25	25	25	20	13
バス停車帯の長さ	70	60	60	60	50	40

出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用 (平成27年6月)」P649 表9-5

2) バス停車帯の幅員

バス停車帯の幅員は3.5mを標準とし、やむを得ない場合には3.0mまで縮小できる。

3) バス停車帯の位置

交差点付近にバス停車帯を設ける場合には、原則として流出部側に設置する。

4) バス停留施設を設ける箇所の歩道等の形状

- 1) 車道等に対する高さは、15cmを標準とする。
- 2) 歩道等一般部からバス停留施設の歩道の高さまでは、縦断勾配5%以下ですりつけるものとする。

## 2-11 待避所

## 設置基準

- 1) 第3種第5級の道路、もしくは車道幅員が5.5m未満の道路で5年以内に改良計画のない区間において、車両のすれ違いが困難で交通の障害となっている箇所においては、交通の円滑化と安全性を確保するため局部的に待避所を設けること。
- 2) 待避所相互間の距離は200mを標準とする。【県条例】
- 3) 待避所の有効長及びすりつけ長は「図2-15 待避所の有効長及びすりつけ長」のとおりとする。
- 4) バス路線にあっては極力バス停留所に待避所を設け、バス停車帯と兼ねたものとする。

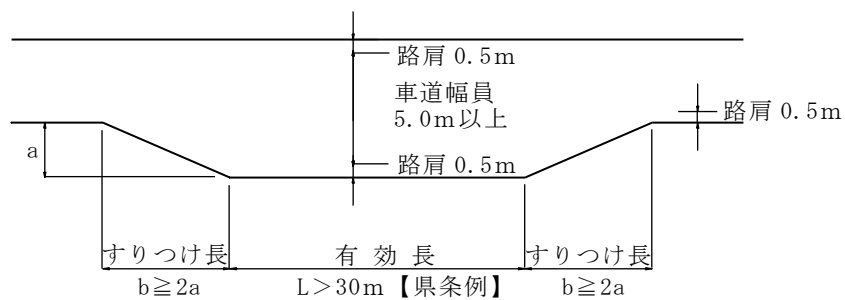


図2-15 待避所の有効長及びすりつけ長

2-12 自動車駐車場

2-12-1 施設の種類

- 1) 駐車場：車両の駐車及び移動に供する区域全体。
- 2) 駐車ます：1台の車両を駐車するよう区画線で表示された場所。
- 3) 車路：駐車ますに進入したり回転したりするために設けられる車道。
- 4) 公衆便所：用便、洗面の用に供する施設（全ての公衆便所に身体障害者用便所を併設する）。

2-12-2 設置位置

駐車場の設置位置については、本線の線形を考慮して車両の出入りに安全の確保が図れる場所を選定するものとする。

2-12-3 駐車場の設計

駐車場の駐車ますと車路は、設計車両に応じて無理のない駐車及び発進が可能であり、かつ敷地を有効的に利用できるような配置が望ましい。

(1) 駐車場の勾配

駐車場の勾配は、駐車車両の安全性及び排水に十分注意を払い、適切に定めるものとする。

(2) 駐車ますの寸法

出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P636・P637

駐車ますの寸法は下図のとおりとする。



図2-16 大型車、小型車の駐車ます寸法

なお、必要に応じてセミトレーラ連結車用の特殊大型車の駐車ますを配置するものとし、その標準寸法は下図のとおりとする。

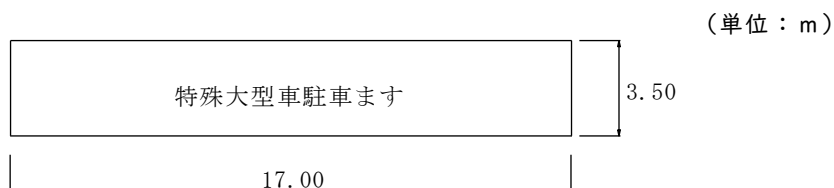


図2-17 セミトレーラ連結車の駐車ます寸法

表2-21 設計車両の寸法

(単位：m)

設計車両 \ 諸元	長さ	幅	高さ	前部 オーバーハング	軸距	後部 オーバーハング	最小 回転半径
乗用車 (小型車)	4.70	1.70	2.00	0.80	2.70	1.20	6.00
トラック (大型車)	12.00	2.50	3.80	1.50	6.50	4.00	12.00
セミトレーラ 連結車	16.50	2.50	3.80	1.30	前軸距 4 後軸距 9	2.20	12.00

出典：日本道路協会「道路構造令の解説と運用（平成27年6月）」P160



## 2-12-4 公衆便所

便器数等については表2-22を基本とし、利用者数に応じて決定すること。また、道路移動円滑化基準を踏まえ、高齢者、身体障害者の円滑な利用に適した構造とすること。

表2-22 (参考値)

駐車ます数	便器数(個)			標準的な面積
	男(小)	男(大)	女	
約50台	4	2	6	6.0㎡

## 2-12-5 駐車場の照明

駐車場内には、公衆便所、駐車ます等の配置、構造及び周辺への影響等を十分配慮した照明施設を設置するものとする。

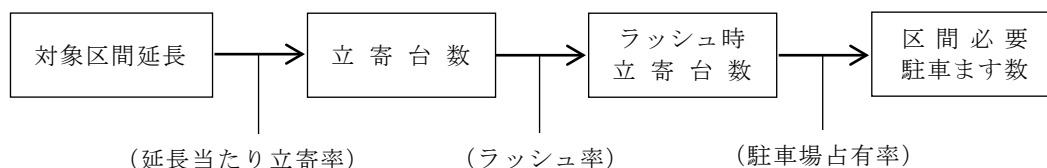
## 2-12-6 駐車ますの算定(参考)

- (1) 対象区間の必要駐車ます数は、対象区間の延長、計画交通量及び施設の利用率等に基づき決定するものとする。
- (2) 対象区間の駐車ます数は、原則として、車種(小型車、大型車)ごとに算定する。
- (3) 対象区間に新設すべき駐車ます数は、地形、沿道状況に応じ適切な規模で、「2-12-2 設置位置」に従って分散して配置する。
- (4) 区間必要駐車ます数の算定

対象路線沿線の状況等を勘案し、利用率(立寄率、ラッシュ率、駐車場占有率)を想定して対象区間の延長及び計画交通量より総需要駐車ます数を求める。

この際、計画交通量は概ね10年後の年平均日交通量とする。

## 区間必要駐車ます数の算定



対象区間内に必要な必要駐車ます数は、下記により求められる。

$$N = L \times \text{計画交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{駐車場占有率}$$

N : 対象区間の必要駐車ます数(小型車、大型車別)

L : 対象区間の延長(km)

計画交通量 : 対象区間の計画交通量(台/日)

立寄率 : km当たりの立寄台数(台/日/km) / 計画日交通量(台/日)

ラッシュ率 : ラッシュ時立寄台数(台/時) / 立寄台数(台/日)

駐車場占有率 : 平均駐車時間(分) / 60分

- (5) 係数としては、類似なものとして日本道路公団の設計要領がある。
- (6) 新たに設置が必要な駐車ます数

$$N_A = N - N_B$$

$N_A$  : 対象区間内に新たな設置が必要な駐車ます数

$N_B$  : 対象区間内に既に設置されている駐車ます数(類似施設の駐車ます数を含む)

複数箇所に分けて駐車ますを設置する場合は、各箇所の駐車ます数の合計が小型車、大型車別にそれぞれ $N_A$ 以上となるよう計画する。

立寄率、ラッシュ率、駐車場占有率については、それぞれの路線の性格、交通特性に応じて定めることが望ましい。

- (7) 身体障害者用駐車施設の設置については、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」による。

## 2-13 自転車駐車場

### 2-13-1 目的

歩道等に自転車が放置されており、交通安全上危険となっている箇所に自転車駐車場を整備し、安全な歩行環境の形成に努める。

### 2-13-2 設置基準

- (1) 都市周辺のバス停付近等で現に自転車が放置されているもの。
- (2) 道路法第2条第2項の8に定める道路の付属物であり、その敷地は道路区域に編入できるもの。
- (3) 収容台数200台以下のもの。

なお、自転車駐輪場を路上に設置する場合の技術的基準の詳細は、「路上自転車・自動二車等駐車場設置指針・同解説（平成19年1月）（社）日本道路協会」を参考とすること。

### 2-13-3 自転車駐車场上屋

- (1) 自転車駐車场上屋の設計条件

- 1) 積雪荷重  $60 \text{ kg/m}^2$
- 2) 風荷重 風圧力 屋根  $q = 60\sqrt{h} \times 0.7 \text{ kg/m}^2$  以上  
側板  $q = 60\sqrt{h} \times 1.2 \text{ kg/m}^2$  以上      ここで、 $h$ ：地盤面からの高さ（m）

- (2) 上屋の設置に当たっては、建築基準法上の手続きを要する。

### 2-13-4 維持管理

上屋、電力料等施設本体の維持管理は県で行うが、自転車の整理等その運営について地元市町村等に依頼する。なお、自転車の盗難、損傷等利用に当たっての注意事項について記載した看板等を設置しておくこと。

## 2-14 取付支道

取付支道とは、道路の新設または改築に伴い既存道路の機能補償を目的として、新設（改築）道路と既存道路の縦断的な勾配や、交差点の形状を考慮し、取付ける区間をいう。

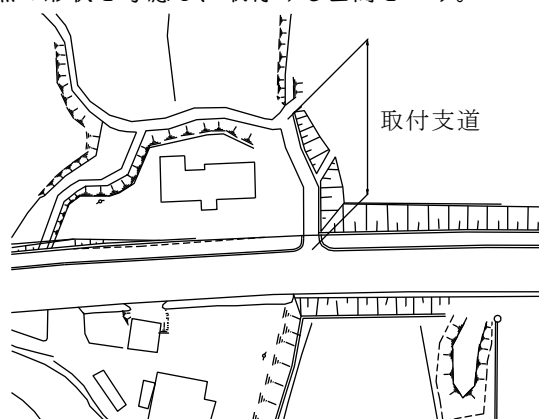


図2-18 取付支道平面

- (1) 適用の範囲

道路の新設、改築に伴い既存の道路の機能補償を確保する目的により、本線と現道を取付ける必要のある箇所に設けるものとする。なお、その検討には、周囲の地形、交通の利用状況等を十分調査したうえで決定すること。

(2) 構成

取付支道の勾配は、地形等を考慮したうえで、道路構造令に準拠して適切な勾配で取付けること。取付支道の範囲は、本線と現道とを結ぶ取付け区間とする。

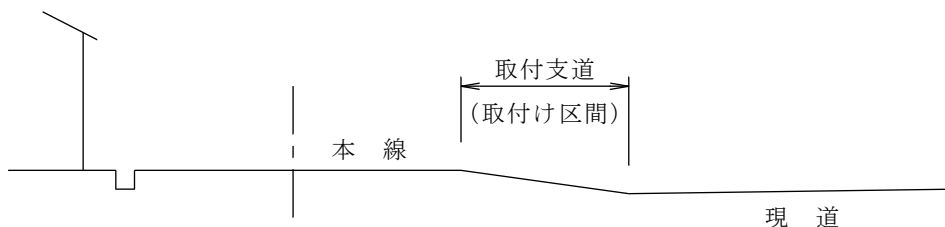


図2-19 取付支道の構成

2-15 用地買収幅

(1) 用地買収幅の考え方

用地買収幅については以下の規定を標準とするが、これにより難しい場合は別途協議するものとする。

$$\text{用地買収幅} = \text{基本幅} + \text{余裕幅}$$

(2) 基本幅

基本幅の考え方は、次のとおりとする。

- 1) 都市計画道路は、都市計画決定幅員とする。
- 2) その他の道路は、道路構造上必要な計画幅員とする。ただし、盛土の場合はのり尻まで、切土の場合はのり肩までとするが、のり尻またはのり肩を構造物で処理する場合はその構造物までとする。

(3) 余裕幅(参考)

余裕幅の考え方は、表2-23を標準とする。ただし、曲線部については、余裕幅が最小となる部分が表2-23の標準余裕幅となり、全体として余裕幅を超える部分の面積の合計値が過大とならないように検討する。また、隣接地の土地利用への影響も考慮した余裕幅を検討する。

表2-23 余裕幅の標準値

種 別	標 準 余裕幅	切 土 箇 所			盛 土 箇 所	
		切土高	のり肩からの 余裕幅	のり肩からの 余裕幅(縮小値)	盛土高	のり尻からの 余裕幅
市 街 地	なし	0～3m	1.0m	0.7m	0～5m	0.5m
田	10cm	3～7m	2.0m	0.7m	5～10m	0.5～1.0m
畑	10cm	7～14m	3.0m	1.0m	10～15m	1.0～1.5m
橋梁及び高架橋	50cm	14m以上	4.0m	1.5m	15～20m	1.5m

注1) 切土箇所の余裕幅は、山地部の地形が急峻、複雑な場合の標準値を示しているが、地形が緩やかで土質上の問題が少ない箇所では縮小値を採用する。

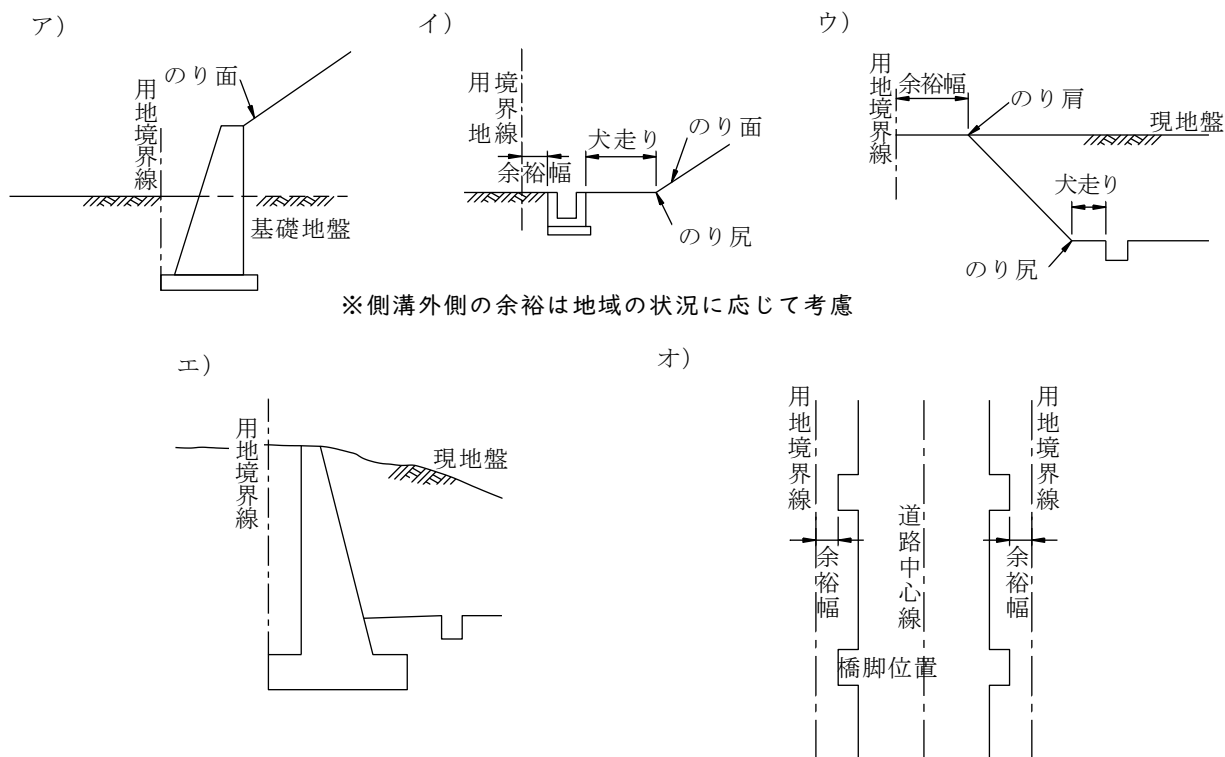


図2-20 余裕幅

2-16 協議事項

道路計画に当たっては、国や市町村等関係機関と事前協議を行うこと。

表2-24 協議事項と関係機関名

協議事項	関係機関名	摘要
他道路との交差及び整理統合	国道事務所、NEXCO 東日本、首都高速道路株式会社、県土整備事務所、市町村の道路管理者、公安委員会	計画路線を含む
河川(保全区域含む)との交差	国河川事務所、県土整備事務所、市町村の河川管理者	改修計画等を含む
河川への排水	県土整備事務所、市町村の河川管理者	
排水路への排水	市町村の排水路管理者	
用水路との交差または付替え	用水組合	
下水道、排水管との交差、移設あるいは接続	県下水道事務所、市町村の下水道管理者	下水道計画を含む
鉄道との交差及び計画の競合事項	J R、各地方鉄道	
地元要望事項	地元、市町村または要望団体	
計画路線中の文化財指定の有無	県及び市町村の文化財保護担当課	
道路交通の処理及び交差点改良	公安委員会	
土地区画整理事業との関連	事業施工者及び公安委員会	
水道の移設または新規占用の計画	県、市、町村組合の企業者	
電信、電話、電気、ガスの移設 または新規占用の計画	N T T、東京電力、ガス事業者(東京ガス等)、有線等各企業者	
その他振動、騒音、日照	地元の市町村の環境担当課	