

道路構造の手引き改定対照表

第6編 交通安全
6-5

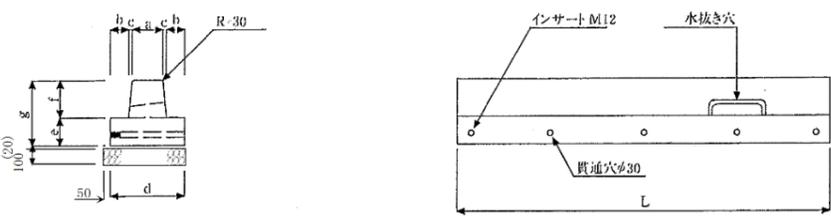
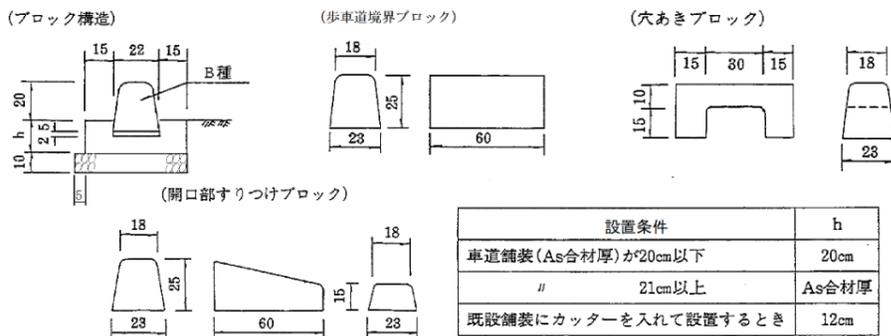
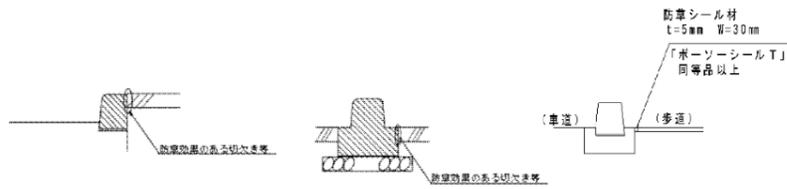
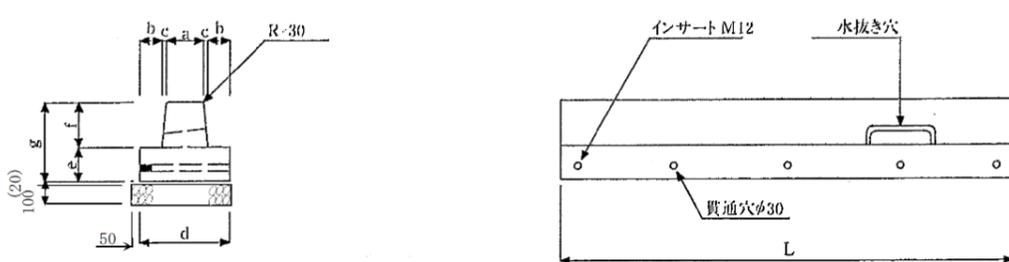
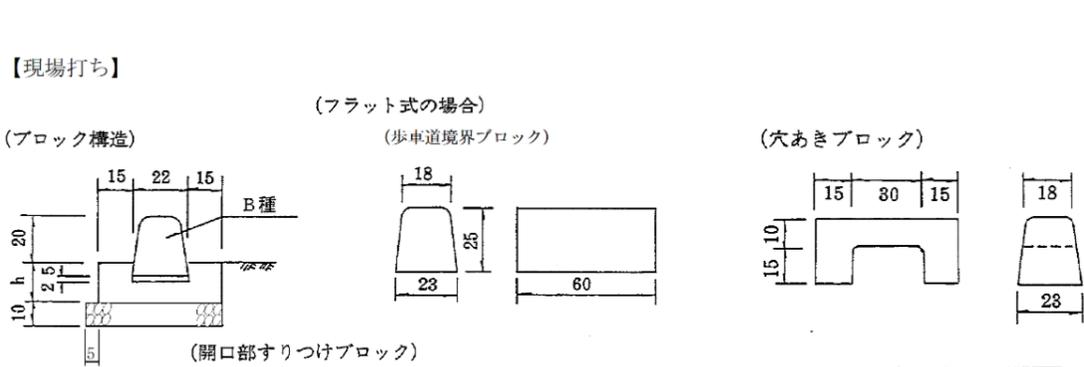
新	旧	改訂理由
<p>1.5 構造</p> <p>1.5.1 歩道等のバリアフリー構造</p> <p>(1) 概要</p> <p>平成12年11月15日に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(「交通バリアフリー法」)が施行され、高齢者、身体障害者等の移動に際しての身体の負担を軽減し、移動の利便性及び安全性の向上を図るために、関係機関による一体的・重点的な移動円滑化の実施・枠組みが位置付けられた。道路空間においても同法に基づいたバリアフリー化が進められてきたところである。</p> <p>また、平成18年6月21日に公布され、同年12月20日に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(「バリアフリー新法」)では、高齢者、障害者等(身体障害者、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む、全ての障害者)の移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進するために、利用者や整備の対象範囲を拡大しつつ、より一層のバリアフリー化を進展させることとなったところである。</p> <p>国土交通省では、バリアフリー法の施行に合わせて、全ての人々が安全で安心して利用できる道路空間のユニバーサルデザイン化を目指し、バリアフリー新法に基づく特定道路の新設または改築を行うに際して適合させる基準として「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」(平成18年12月19日国土交通省令第116号)を定めた。</p> <p>この基準は、道路の構造の遵守すべき最低基準を定めているものであり、実際の道路空間を形成する上では、高齢者、障害者等をはじめ全ての利用者のニーズに合ったより質の高い歩行空間の形成が求められている。</p> <p>また基準は、バリアフリー新法の特定道路に課されるだけでなく、その他の全ての道路に対して適合の努力義務が課されている。</p> <p>さらに、平成30年5月のバリアフリー法改正により、「障害者の権利に関する条約」及びこれに伴う他法律の改正等を踏まえ、「高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として、行われなければならない」旨の理念規定が整備された。</p> <p>その後、令和2年5月のバリアフリー法改正により、バス等の旅客のための道路施設が基準適合義務対象として拡大されるとともに、道路管理者は、移動等円滑化された旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準(ソフト基準)を遵守するよう努めなければならないこととされ、これを受けて、令和3年3月に道路移動等円滑化基準が改正された。</p> <p>「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」は、道路事業に携わる担当者が上記の多様なニーズを実現する上で、ユニバーサルデザインを目指した道路空間を形成するため、必要とされる道路の構造を理解し、計画の策定や事業の実施、評価などを行う際に、「バリアフリー法」及び「道路移動等円滑化基準」に基づく特定道路の新設または改築を行う場合だけでなく、その他の道路の整備を行う場合にも、活用することを目的として策定することとしたものである。</p>	<p>1.1 構造</p> <p>1.1.1 歩道等のバリアフリー構造</p> <p>(1) 概要</p> <p>平成12年11月15日に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(「交通バリアフリー法」)が施行され、高齢者、身体障害者等の移動に際しての身体の負担を軽減し、移動の利便性及び安全性の向上を図るために、関係機関による一体的・重点的な移動円滑化の実施・枠組みが位置付けられた。道路空間においても同法に基づいたバリアフリー化が進められてきたところである。</p> <p>また、平成18年6月21日に公布され、同年12月20日に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(「バリアフリー新法」)では、高齢者、障害者等(身体障害者、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む、全ての障害者)の移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進するために、利用者や整備の対象範囲を拡大しつつ、より一層のバリアフリー化を進展させることとなったところである。</p> <p>国土交通省では、バリアフリー新法の施行に合わせて、全ての人々が安全で安心して利用できる道路空間のユニバーサルデザイン化を目指し、バリアフリー新法に基づく特定道路の新設または改築を行うに際して適合させる基準として「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」(平成18年12月19日国土交通省令第116号)を定めた。</p> <p>この基準は、道路の構造の遵守すべき最低基準を定めているものであり、実際の道路空間を形成する上では、高齢者、障害者等をはじめ全ての利用者のニーズに合ったより質の高い歩行空間の形成が求められている。</p> <p>また基準は、バリアフリー新法の特定道路に課されるだけでなく、その他の全ての道路に対して適合の努力義務が課されている。</p> <p>「改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドライン」は、道路事業に携わる担当者が上記の多様なニーズを実現する上で、ユニバーサルデザインを目指した道路空間を形成するため、必要とされる道路の構造を理解し、計画の策定や事業の実施、評価などを行う際に、「バリアフリー新法」及び「道路移動等円滑化基準」に基づく特定道路の新設または改築を行う場合だけでなく、その他の道路の整備を行う場合にも、活用することを目的として策定することとしたものである。</p>	<p>参考文献の改訂に伴う文章の追記。</p>

道路構造の手引き改定対照表

第6編 交通安全
6-8

新	旧	改訂理由
<p>1.5.3 歩車道分離方式</p> <p>(1) セミフラット、フラット、マウントアップ各形式とも歩車道分離方式（防護柵、ブロック式）は、5.3 車両用防護柵の設置区間および5.8.1 歩行者用自転車用柵のフローチャートを参照することとする。</p> <p>(2) 歩車道境界に用いる歩車道分離施設（歩車道境界ブロック、L型街渠）はプレキャスト製品を用いることを標準とする。ただし、現場条件等よりやむを得ない場合には、この限りではない。</p> <p>(3) 歩車道分離施設と舗装との隙間には草が繁茂することが多いため、通行の安全性の確保や草刈費用の低減の観点から、プレキャスト製品を用いる場合には防草効果のある製品を使用すること。防草効果のある製品を使用しない箇所については、歩車道分離施設と舗装（歩道側）との間に防草シール（「ボーソーシールT」同等品以上）を設置すること。なお、天端貼り付けタイプは使用不可とする。</p> <p>防草対策については、別途、第11編 維持修繕 4.4 防草対策を参照すること。</p> <p>(4) 排水構造については、第5編 3.5 排水構造を参照すること。</p> <p>(5) 植樹帯、植樹柵及びトレリスの構造については、第7編 4.3 植樹帯、植樹柵及びトレリスの構造を参照すること。</p>	<p>1.1.1 歩車道分離方式</p> <p>(1) セミフラット、フラット、マウントアップ各形式とも歩車道分離方式（防護柵、ブロック式）は、5.3 車両用防護柵の設置区間および5.8.1 歩行者用自転車用柵の設置計画のフローチャートを参照することとする。</p> <p>(2) 歩車道境界に用いる歩車道分離施設（歩車道境界ブロック、L型街渠）はプレキャスト製品を用いることを標準とする。ただし、現場条件等よりやむを得ない場合には、この限りではない。</p> <p>(3) 歩車道分離施設と舗装との隙間には草が繁茂することが多いため、通行の安全性の確保や草刈費用の低減の観点から、プレキャスト製品を用いる場合には防草効果のある製品を使用すること。防草効果のある製品を使用しない箇所については、歩車道分離施設と舗装（歩道側）との間に防草シール（「ボーソーシールT」同等品以上）を設置すること。なお、天端貼り付けタイプは使用不可とする。</p>	<p>他編参照項目の追加。</p>

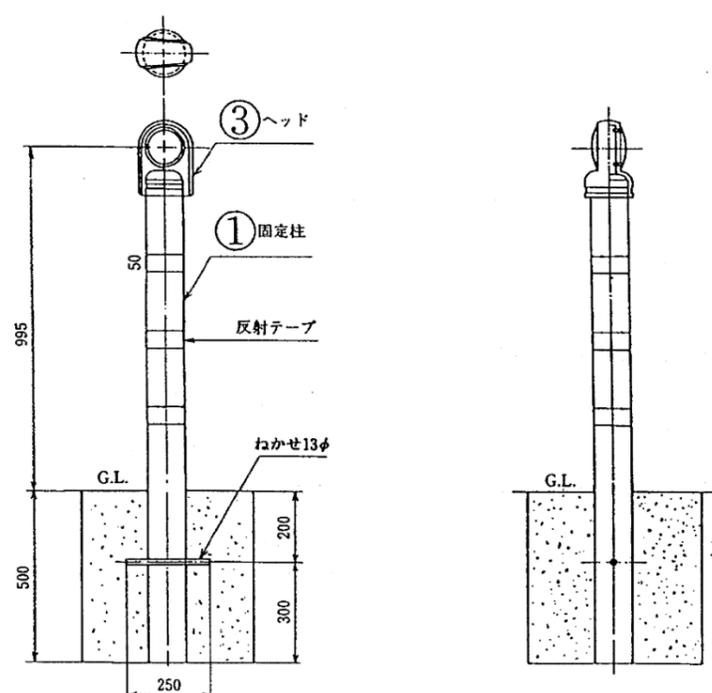
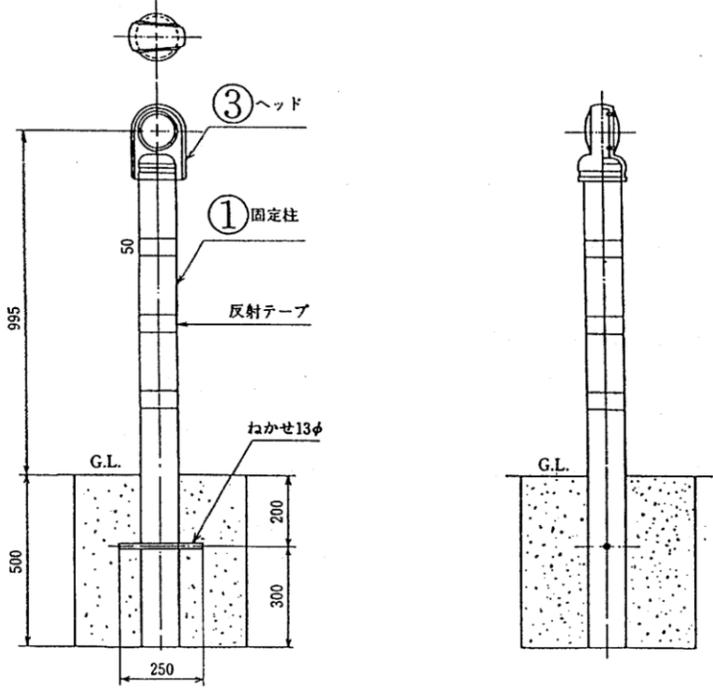
新	旧	改訂理由
<p>(a) フラット式</p> <p>【プレキャスト製品】 【現場打ち】</p> <p>F 1 : 植樹帯のない場合</p> <p>注⁽¹⁾ ベース付歩道境界ブロックは、車道舗装 (As 合材厚) が e 以上の場合、 e ≧ As 合材厚となるよう、均しコンクリート (18-8-25) にて調節すること。 なお、均しコンクリートの最小厚は5cmとし基礎材と敷モルタルの間に設置する。</p> <p>注⁽²⁾ 車道舗装 (As 合材厚) が 20cm 以下の場合 h=20cm 21cm 以上の場合 h=As 合材厚 既設舗装にカッターを入れて設置する場合 h=12cm</p> <p>F 2 : ガードパイプ設置時 (植樹帯のない場合)</p> <p>F 3 : 植樹帯がある場合</p> <p>F 4 : ガードパイプ設置時 (植樹帯のある場合)</p> <p>ブロック前面と防護柵 前面を一致させるもの とする。</p>	<p>(a) フラット式</p> <p>【プレキャスト製品】 【現場打ち】</p> <p>F 1 : 植樹帯のない場合</p> <p>注⁽¹⁾ ベース付歩道境界ブロックは、車道舗装 (As 合材厚) が e 以上の場合、 e ≧ As 合材厚となるよう、均しコンクリート (18-8-25) にて調節すること。 なお、均しコンクリートの最小厚は5cmとし基礎材と敷モルタルの間に設置する。</p> <p>注⁽²⁾ 車道舗装 (As 合材厚) が 20cm 以下の場合 h=20cm 21cm 以上の場合 h=As 合材厚 既設舗装にカッターを入れて設置する場合 h=12cm</p> <p>F 2 : ガードパイプ設置時 (植樹帯のない場合)</p> <p>F 3 : 植樹帯がある場合</p> <p>F 4 : ガードパイプ設置時 (植樹帯のある場合)</p>	<p>歩道境界ブロックとガードパイ プのとおりについて追記。</p>

新	旧	改訂理由																																																																																																				
<p>(d) 詳細図 (参考図) 【ベース付き歩車道境界ブロック】</p>  <p>標準</p> <table border="1" data-bbox="281 787 994 913"> <thead> <tr> <th rowspan="2">呼び名</th> <th colspan="8">寸法 (mm)</th> <th rowspan="2">参考質量 (kg)</th> </tr> <tr> <th>a</th> <th>b</th> <th>c</th> <th>d</th> <th>e</th> <th>f</th> <th>g</th> <th>L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B</td> <td>180</td> <td>90</td> <td>20</td> <td>410</td> <td>150</td> <td>200</td> <td>350</td> <td>2000</td> <td>461</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>180</td> <td>85</td> <td>25</td> <td>410</td> <td>150</td> <td>250</td> <td>400</td> <td>2000</td> <td>526</td> </tr> </tbody> </table> <p>図 1-9 ベース付歩車道境界ブロックの形状および寸法</p> <p>【現場打ち】</p> <p>(フラット式の場合)</p> <p>(ブロック構造) (歩車道境界ブロック) (穴あきブロック)</p>  <table border="1" data-bbox="667 1249 1083 1386"> <thead> <tr> <th colspan="2">設置条件</th> <th>h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車道舗装 (As合材厚) が20cm以下</td> <td></td> <td>20cm</td> </tr> <tr> <td>〃</td> <td>21cm以上</td> <td>As合材厚</td> </tr> <tr> <td>既設舗装にカッターを入れて設置するとき</td> <td></td> <td>12cm</td> </tr> </tbody> </table> <p>図 1-10 歩車道境界ブロックの形状および寸法</p> <p>現場打ち L型街渠の構造については、第5編排水 参考資料を参考とする。</p> <p>(参考例) 防草効果のあるプレキャスト製品及び防草シール材</p>  <p>防草シール材 t=5mm W=30mm 「ウォーターシール T」 同等品以上</p> <p>防草対策については、別途、第11編 維持修繕 4.4 防草対策も参照のこと。</p>	呼び名	寸法 (mm)								参考質量 (kg)	a	b	c	d	e	f	g	L	B	180	90	20	410	150	200	350	2000	461	C	180	85	25	410	150	250	400	2000	526	設置条件		h	車道舗装 (As合材厚) が20cm以下		20cm	〃	21cm以上	As合材厚	既設舗装にカッターを入れて設置するとき		12cm	<p>(d) 詳細図 (参考図) 【ベース付き歩車道境界ブロック】</p>  <p>標準</p> <table border="1" data-bbox="1409 850 2255 997"> <thead> <tr> <th rowspan="2">呼び名</th> <th colspan="8">寸法 (mm)</th> <th rowspan="2">参考質量 (kg)</th> </tr> <tr> <th>a</th> <th>b</th> <th>c</th> <th>d</th> <th>e</th> <th>f</th> <th>g</th> <th>L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B</td> <td>180</td> <td>90</td> <td>20</td> <td>410</td> <td>150</td> <td>200</td> <td>350</td> <td>2000</td> <td>461</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>180</td> <td>85</td> <td>25</td> <td>410</td> <td>150</td> <td>250</td> <td>400</td> <td>2000</td> <td>526</td> </tr> </tbody> </table> <p>図 1-9 ベース付歩車道境界ブロックの形状および寸法</p> <p>【現場打ち】</p> <p>(フラット式の場合)</p> <p>(ブロック構造) (歩車道境界ブロック) (穴あきブロック)</p>  <table border="1" data-bbox="1869 1417 2389 1575"> <thead> <tr> <th colspan="2">設置条件</th> <th>h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車道舗装 (As合材厚) が20cm以下</td> <td></td> <td>20cm</td> </tr> <tr> <td>〃</td> <td>21cm以上</td> <td>As合材厚</td> </tr> <tr> <td>既設舗装にカッターを入れて設置するとき</td> <td></td> <td>12cm</td> </tr> </tbody> </table> <p>図 1-10 歩車道境界ブロックの形状および寸法</p> <p>現場打ち L型街渠の構造については、第5編排水 参考資料を参考とする。</p>	呼び名	寸法 (mm)								参考質量 (kg)	a	b	c	d	e	f	g	L	B	180	90	20	410	150	200	350	2000	461	C	180	85	25	410	150	250	400	2000	526	設置条件		h	車道舗装 (As合材厚) が20cm以下		20cm	〃	21cm以上	As合材厚	既設舗装にカッターを入れて設置するとき		12cm	<p>改訂理由</p> <p>構成を変更</p>
呼び名		寸法 (mm)									参考質量 (kg)																																																																																											
	a	b	c	d	e	f	g	L																																																																																														
B	180	90	20	410	150	200	350	2000	461																																																																																													
C	180	85	25	410	150	250	400	2000	526																																																																																													
設置条件		h																																																																																																				
車道舗装 (As合材厚) が20cm以下		20cm																																																																																																				
〃	21cm以上	As合材厚																																																																																																				
既設舗装にカッターを入れて設置するとき		12cm																																																																																																				
呼び名	寸法 (mm)								参考質量 (kg)																																																																																													
	a	b	c	d	e	f	g	L																																																																																														
B	180	90	20	410	150	200	350	2000	461																																																																																													
C	180	85	25	410	150	250	400	2000	526																																																																																													
設置条件		h																																																																																																				
車道舗装 (As合材厚) が20cm以下		20cm																																																																																																				
〃	21cm以上	As合材厚																																																																																																				
既設舗装にカッターを入れて設置するとき		12cm																																																																																																				

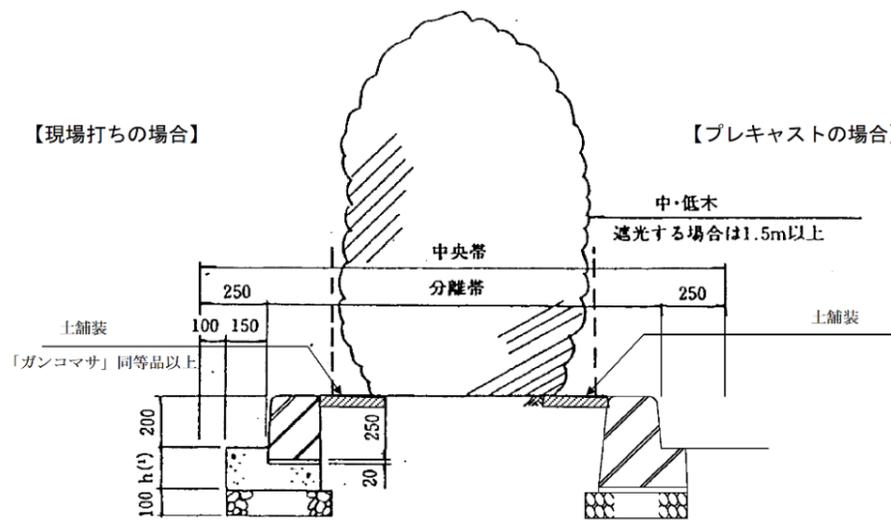
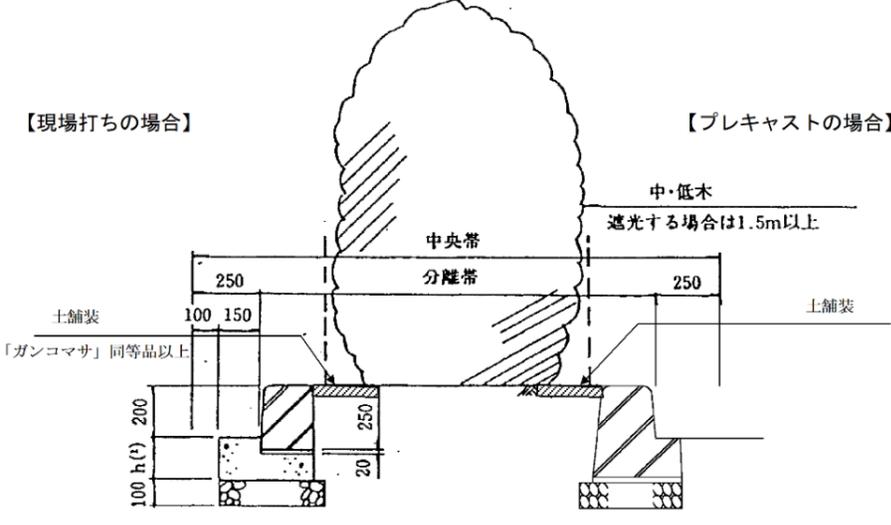
道路構造の手引き改定対照表

第6編 交通安全
6-17

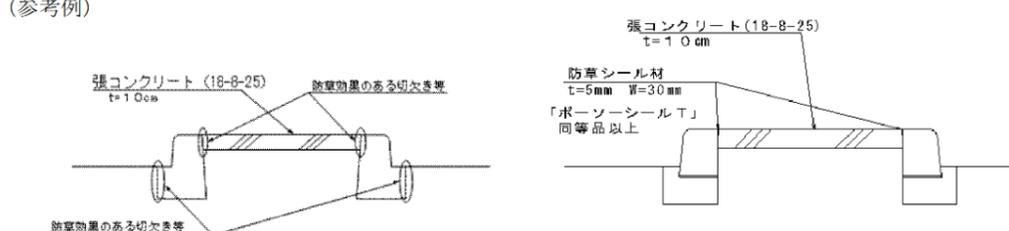
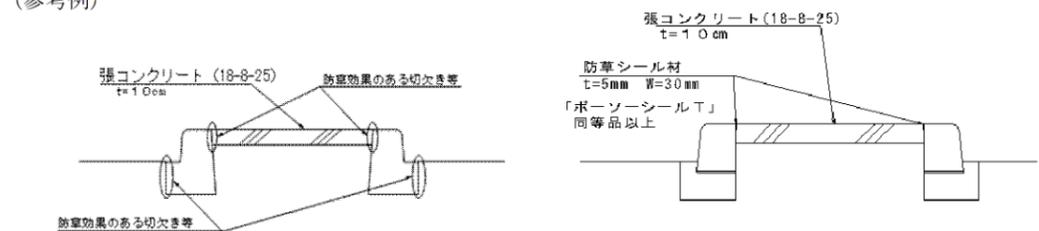
新	旧	改訂理由
<p>(1) 材料 視覚障害者誘導用ブロックの材料としては十分な強度を有し、歩行性（滑りにくいもの）、耐久性、耐摩耗性に優れたものを用いるものとする。</p> <p>(2) 色彩 視覚障害者誘導用ブロックの平板の歩行表面および突起の表面の色彩は、原則として黄色とし、景観性を考慮した場合、輝度比2.0程度とすることとする。しかしながら、色彩に配慮した舗装を施した歩道等において、黄色いブロックを適用することでその対比効果が十分発揮できなくなる場合は、設置面との輝度比や明度さが確保できる黄色以外の色とするものとする。</p> <p>視覚障害者は、視覚障害者誘導用ブロックを歩行の手助けとしており、視覚障害者誘導用ブロックを直接足で踏むことや白杖で触れることにより認識しているほか、弱視者は、視覚障害者誘導用ブロックの色のコントラストにより認識している場合もある。</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックの色については一般的に黄色と認知されており、黄色が良いとする意見も多いため、黄色を基本とするが、路面の色彩が類似している場合、周囲の路面との輝度比を2.0程度確保することにより視覚障害者誘導用ブロックが容易に識別できることが必要である。</p> <p>また、周辺環境に配慮する場合は視覚障害者誘導用ブロックと舗装面の明度や彩度のコントラストをはっきりさせる必要があり、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン 7-13, 27～29」などを参考に色の組み合わせを検討することとする。</p>	<p>(1) 材料 視覚障害者誘導用ブロックの材料としては十分な強度を有し、歩行性（滑りにくいもの）、耐久性、耐摩耗性に優れたものを用いるものとする。</p> <p>(2) 色彩 視覚障害者誘導用ブロックの平板の歩行表面および突起の表面の色彩は、原則として黄色とし、景観性を考慮した場合、輝度比2.0程度とすることとする。</p> <p>視覚障害者は、視覚障害者誘導用ブロックを歩行の手助けとしており、視覚障害者誘導用ブロックを直接足で踏むことや白杖で触れることにより認識しているほか、弱視者は、視覚障害者誘導用ブロックの色のコントラストにより認識している場合もある。</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックの色については一般的に黄色と認知されており、黄色以外の色を採用する場合、利用者の混乱を招くおそれがあるため安易に採用すべきではない。</p> <p>また、周辺環境に配慮する場合は視覚障害者誘導用ブロックと舗装面の明度や彩度のコントラストをはっきりさせる必要があり、「改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドライン」を参考に色の組み合わせを検討することとする。</p>	<p>最新基準の反映</p>

新	旧	改訂理由
<p>(11) 細部詳細図 (参考図)</p> <p>(a) 車止め</p> <p>ポラードとの使い分けについては、5.8 歩行者自転車用柵の設置計画を参照のこと</p>  <p>図 1-35 細部詳細図 (参考図)</p>	<p>(11) 細部詳細図 (参考図)</p> <p>(a) 車止め</p>  <p>図 1-35 細部詳細図 (参考図)</p>	<p>参照先の追加。</p>

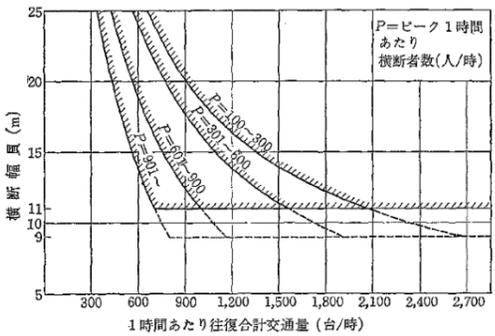
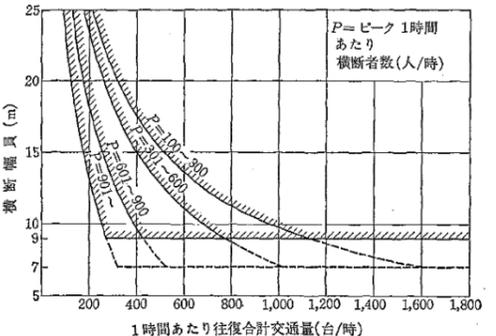
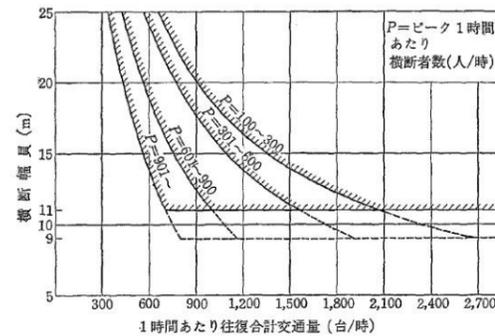
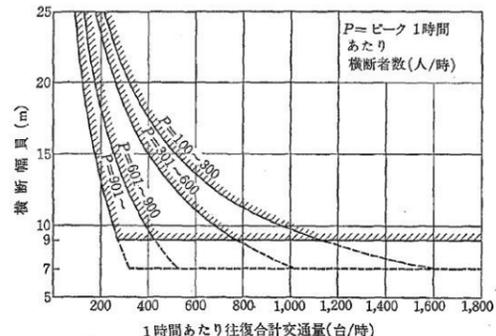
第6編 交通安全
6-34

新	旧	改訂理由
<p>2.5 構造</p> <p>(1) 横断構成</p> <p>横断構成は、図 2.1.1を標準とすることとする。なお、プレキャスト製品を優先とするが、経済性および現地に適したものを採用するものとする。また、草の繁茂を抑制して通行の安全性を確保するため、中央帯ブロック沿いに土舗装を行うものとする。</p>  <p>中央帯の植栽については、第7編5分離帯の植栽を参照すること</p> <p>図 2-1.1 横断構成 (植栽箇所)</p>	<p>2.5 構造</p> <p>(1) (1) 横断構成</p> <p>横断構成は、図 2.1.1を標準とすることとする。草の繁茂を抑制して通行の安全性を確保するため、中央帯ブロック沿いに土舗装を行うものとする。</p>  <p>図 2-1.1 横断構成 (植栽箇所)</p>	<p>改訂理由</p> <p>プレキャスト製品について記載。</p> <p>他編参照先の追加。</p>

第6編 交通安全
6-35

新	旧	改訂理由
<p>交差点付近など植栽を設けず張りコンとする箇所においては、図 2.1.2のようにプレキャスト製品を使用する場合は防草効果のある切欠き等の加工を施した製品を使用するものとする。防草効果のある製品を使用しない箇所については、中央帯ブロックと張コンクリートとの間に防草シール（「ボーンシーラール」同等品以上）を設置すること。なお、天端貼り付けタイプは使用不可とする。</p> <p>防草対策については、別途、第11編 維持修繕 4.4 防草対策も参照のこと。</p> <p>(参考例)</p>  <p>図 2.1.2 横断構成（植栽なし）</p>	<p>交差点付近など植栽を設けず張りコンとする箇所においては、図 2.1.2のようにプレキャスト製品を使用する場合は防草効果のある切欠き等の加工を施した製品を使用するものとする。防草効果のある製品を使用しない箇所については、中央帯ブロックと張コンクリートとの間に防草シール（「ボーンシーラール」同等品以上）を設置すること。なお、天端貼り付けタイプは使用不可とする。</p> <p>(参考例)</p>  <p>図 2.1.2 横断構成（植栽なし）</p>	<p>他編参照先の追加。</p>

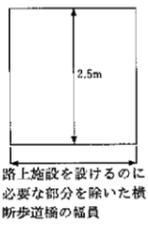
新	旧	改訂理由
<p>(3) 参考図 (a) 4車線×4車線の例</p> <p>図 2.4 4車線×4車線の例</p>	<p>(3) 参考図 (a) 4車線×4車線の例</p> <p>図 2.4 4車線×4車線の例</p> <p>※1 中央分離帯が設置される交差点には右折車線相当(右折・直進可の1.5車線)を計画しない。これは分離帯寄りを行走する自動車が発端先端に衝突する交通事故が発生しているからである。</p>	<p>参照先の追加。</p>

新	旧	改訂理由
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;">  <p>図 3-1 立体横断施設設置範囲</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>図 3-2 立体横断施設設置範囲 (学童の横断を目的とする場合)</p> </div> </div> <p>(b) 信号交差点に設置する立体横断施設 現に信号機が設置されている交差点（歩行者用信号機を含む）においては、特に不都合のない限り原則的には現在ある信号機を利用するものとするが、次の下記の各号のいずれかに該当する場合には、必要に応じ立体横断施設を設置することができる。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 横断者が著しく多いか、または広幅員の信号交差点において横断者が横断を完了するのに相当の時間を要するため、危険が予想される場合。 ② 右折及び左折交通量が多い信号交差点において、右左折車による横断者の事故が多発するおそれのある場合。 ③ 車両交通のあい路となっている三差路または複雑な交差点で横断者にとって著しく危険と見なされる場合。 <p>(c) その他立体横断施設を設置する場合 その他、現に横断者の事故が多発していること等により、特に必要と認められる場合には、立体横断施設を設置することができる。</p> <p>(2) 鉄道を横断する立体横断施設の設置基準 踏切道の横断者が相当数あり、しかも踏切しゃ断時間が長く⁽¹⁾、かつ、踏切横断距離が長い⁽²⁾ことにより横断者の通行に著しい支障がある踏切道においては、必要に応じ鉄道を横断する立体横断施設を設置することができる。</p> <p>注⁽¹⁾ 踏切横断距離が15m以上であること。 注⁽²⁾ 1日あたりの横断者数と1日あたりのしゃ断時間を乗じた値が20,000人・時間以上であること。</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準および道路標識設置基準について 建設省都街発第一三号・道企発第一四号 昭和53年3月22日 国土交通省 詳細は、立体横断施設技術基準・同解説、P.6, 昭和54年1月, (公社)日本道路協会を参照のこと。</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;">  <p>図 3-3 立体横断施設設置範囲</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>図 3-4 立体横断施設設置範囲 (学童の横断を目的とする場合)</p> </div> </div> <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P.6, 昭和54年1月, (社)日本道路協会</p> <p>(b) 信号交差点に設置する立体横断施設 現に信号機が設置されている交差点（歩行者用信号機を含む）においては、特に不都合のない限り原則的には現在ある信号機を利用するものとするが、次の下記の各号のいずれかに該当する場合には、必要に応じ立体横断施設を設置することができる。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 横断者が著しく多いか、または広幅員の信号交差点において横断者が横断を完了するのに相当の時間を要するため、危険が予想される場合。 ② 右折及び左折交通量が多い信号交差点において、右左折車による横断者の事故が多発するおそれのある場合。 ③ 車両交通のあい路となっている三差路または複雑な交差点で横断者にとって著しく危険と見なされる場合。 <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P.13, 昭和54年, (社)日本道路協会</p> <p>(c) その他立体横断施設を設置する場合 その他、現に横断者の事故が多発していること等により、特に必要と認められる場合には、立体横断施設を設置することができる。</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P.14, 昭和54年・(社)日本道路協会</p> <p>(2) 鉄道を横断する立体横断施設の設置基準 踏切道の横断者が相当数あり、しかも踏切しゃ断時間が長く⁽¹⁾、かつ、踏切横断距離が長い⁽²⁾ことにより横断者の通行に著しい支障がある踏切道においては、必要に応じ鉄道を横断する立体横断施設を設置することができる。</p> <p>注⁽¹⁾ 踏切横断距離が15m以上であること。 注⁽²⁾ 1日あたりの横断者数と1日あたりのしゃ断時間を乗じた値が20,000人・時間以上であること。</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P.14, 15, 昭和54年, (社)日本道路協会</p>	<p>参照元の修正。</p>

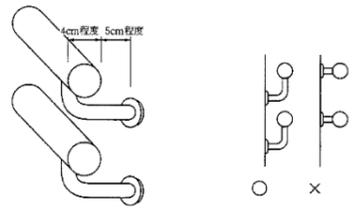
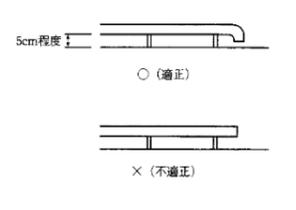
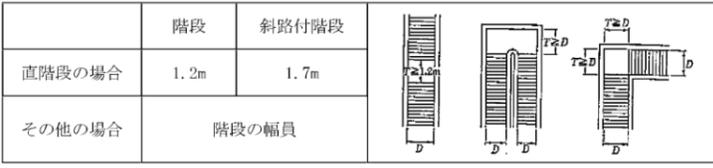
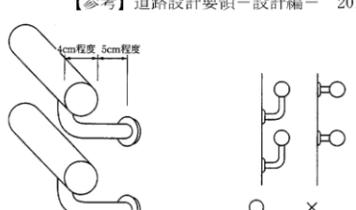
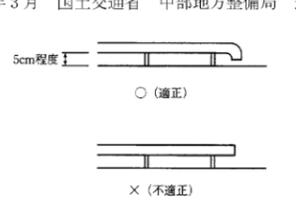
第6編 交通安全
6-42

新	旧	改訂理由																											
<p>3.4 形式の選定</p> <p>立体横断施設の形式の選定にあたっては、地形、沿道の土地利用状況および地下の利用状況、計画等を十分検討の上、最適な形式を選定しなければならない。</p> <p>この場合、以下の各号のいずれかに該当し、しかも防犯上問題がない⁽¹⁾と認められる場合には、地下横断歩道とすることが望ましい。</p> <p>詳細は立体横断施設技術基準・同解説、P.16～19、昭和54年1月、(公社)日本道路協会を参照のこと。</p> <p>(1) 地下横断歩道とした場合、横断歩道橋に比べて昇降高さがかなり低くできる場合。</p> <p>(2) 住居地域および商業地域において、沿道条件等により横断歩道橋の設置が困難な場合、または風致地区で特に景観を重視する場合。</p> <p>(3) 地形的条件から地下横断歩道にすることが、横断歩道橋よりも適している場合。</p> <p>注⁽¹⁾ 防犯上問題がないとは、概ね次のような場合をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市部等で横断者が相当数あり（概ね3,000人/日以上）、地下道の中に横断者が1人で取り残されるおそれの少ない場合。 ・通学路等において、横断者数が前項に満たない場合であって集団登校、または監視員の設置等の方法により、安全性が確保されと考えられる場合。 ・その他、適当な防犯施設の設置により、安全性を確保できると考えられる場合。 ・盛土区間で、周辺から地下横断歩道の内部が見通せる場合。 	<p>3.4 形式の選定</p> <p>立体横断施設の形式の選定にあたっては、地形、沿道の土地利用状況および地下の利用状況、計画等を十分検討の上、最適な形式を選定しなければならない。</p> <p>この場合、以下の各号のいずれかに該当し、しかも防犯上問題がない⁽¹⁾と認められる場合には、地下横断歩道とすることが望ましい。</p> <p>(1) 地下横断歩道とした場合、横断歩道橋に比べて昇降高さがかなり低くできる場合。</p> <p>(2) 住居地域および商業地域において、沿道条件等により横断歩道橋の設置が困難な場合、または風致地区で特に景観を重視する場合。</p> <p>(3) 地形的条件から地下横断歩道にすることが、横断歩道橋よりも適している場合。</p> <p style="text-align: center;">表 3.1 横断歩道橋と地下横断歩道の長所、短所</p> <table border="1" data-bbox="1626 865 2190 1213"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>横断歩道橋</th> <th>地下横断歩道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用上の便利さ</td> <td>×</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>快 適 さ</td> <td>悪天候の場合は×</td> <td>悪天候の場合は○</td> </tr> <tr> <td>防 犯</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>美 観</td> <td>×</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>沿道への影響</td> <td>×</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>施工の難易</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> </tbody> </table> <p>注⁽¹⁾ 防犯上問題がないとは、概ね次のような場合をいう。</p> <p>(a) 都市部等で横断者が相当数あり（概ね3,000人/日以上）、地下道の中に横断者が1人で取り残されるおそれの少ない場合。</p> <p>(b) 通学路等において、横断者数が前項に満たない場合であって集団登校、または監視員の設置等の方法により、安全性が確保されと考えられる場合。</p> <p>(c) その他、適当な防犯施設の設置により、安全性を確保できると考えられる場合。</p> <p>(d) 盛土区間で、周辺から地下横断歩道の内部が見通せる場合。</p> <p style="text-align: center;">【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P.16～19、昭和54年1月、(社)日本道路協会</p>	項目	横断歩道橋	地下横断歩道	利用上の便利さ	×	○	快 適 さ	悪天候の場合は×	悪天候の場合は○	防 犯	○	×	美 観	×	○	沿道への影響	×	○	建設費	○	×	維持管理費	○	×	施工の難易	○	×	<p>参考文献の追記。</p>
項目	横断歩道橋	地下横断歩道																											
利用上の便利さ	×	○																											
快 適 さ	悪天候の場合は×	悪天候の場合は○																											
防 犯	○	×																											
美 観	×	○																											
沿道への影響	×	○																											
建設費	○	×																											
維持管理費	○	×																											
施工の難易	○	×																											

第6編 交通安全
6-44

新	旧	改訂理由
<p>3.5.3 デザイン設計のポイント</p> <p>(1) 全体の形状</p> <p>(a) 通路（上部工）本体と、階段の平面的・立体的形状に連続性を持たせ、違和感を生じさせないもの。</p> <p>(b) 桁部と高欄・手摺りのデザインが調和していること。</p> <p>(c) 地域の景観と調和を図ること。</p> <p>(2) 各部材の材質</p> <p>(a) 桁・橋脚及び階段で材質をあまり変えないこと。</p> <p>(b) 高欄・照明または屋根・柱でバラバラの材質を用いないこと。</p> <p>(3) 各部材の取付方法</p> <p>(a) 照明・高欄・手摺り・屋根・柱等取付方法を同一パターンにすること。</p> <p>(b) 化粧板の取付についても、通路部・階段部とも同じ方法が望ましい。</p> <p>(4) 各部材の彩色</p> <p>(a) 特に、通路部桁・階段部桁とは同一色調が好ましい。</p> <p>(b) 高欄についても通路部・階段部とも同じ傾向のものとする。</p> <p>(c) 桁に何らかの模様を施す場合も、階段部との調和を考慮すること。</p> <p>(d) 彩色は、上部部材程淡い傾向が望ましい。</p> <p>3.5.4 設計一般</p> <p>(1) 設計方針</p> <p>横断歩道橋の荷重、部材計算は「道路橋示方書・同解説」平成29年11月、(公社)日本道路協会に基づくことを基本とするが、以下の項目については、「立体横断施設技術基準・同解説」昭和54年1月、(公社)日本道路協会に基づくものとする。</p> <p>なお、同基準は、従来単位系での記載となっているが、以下にはSI単位での数値を示す。</p> <p>① 地震時(L1, L2) 活荷重：1.0kN/m²</p> <p>② 主桁のたわみ振動の固有振動数は1.5～2.3Hzを避けるものとする。</p> <p>【参考】道路設計要領—設計編— 2014年3月 国土交通省 中部地方整備局 道路部</p> <p>(2) 建築限界</p> <p>横断歩道橋の建築限界は図3-4に示すとおりとする。</p>  <p>図3-4 横断歩道橋の建築限界</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準および道路標識設置基準について 建設省都街発第一三号・道企発第一四号 昭和53年3月22日 国土交通省</p> <p>詳細は、立体横断施設技術基準・同解説、P.6、昭和54年1月、(公社)日本道路協会を参照のこと。</p>	<p>3.5.3 デザイン設計のポイント</p> <p>(1) 全体の形状</p> <p>(a) 通路（上部工）本体と、階段の平面的・立体的形状に連続性を持たせ、違和感を生じさせないもの。</p> <p>(b) 桁部と高欄・手摺りのデザインが調和していること。</p> <p>(c) 地域の景観と調和を図ること。</p> <p>(2) 各部材の材質</p> <p>(a) 桁・橋脚及び階段で材質をあまり変えないこと。</p> <p>(b) 高欄・照明または屋根・柱でバラバラの材質を用いないこと。</p> <p>(3) 各部材の取付方法</p> <p>(a) 照明・高欄・手摺り・屋根・柱等取付方法を同一パターンにすること。</p> <p>(b) 化粧板の取付についても、通路部・階段部とも同じ方法が望ましい。</p> <p>(4) 各部材の彩色</p> <p>(a) 特に、通路部桁・階段部桁とは同一色調が好ましい。</p> <p>(b) 高欄についても通路部・階段部とも同じ傾向のものとする。</p> <p>(c) 桁に何らかの模様を施す場合も、階段部との調和を考慮すること。</p> <p>(d) 彩色は、上部部材程淡い傾向が望ましい。</p> <p>3.5.4 設計一般</p> <p>(1) 設計方針</p> <p>横断歩道橋の荷重、部材計算は「道路橋示方書・同解説」平成24年3月、(社)日本道路協会に基づくことを基本とするが、以下の項目については、「立体横断施設技術基準・同解説」昭和54年1月、(社)日本道路協会に基づくものとする。</p> <p>なお、同基準は、従来単位系での記載となっているが、以下にはSI単位での数値を示す。</p> <p>① 地震時(L1, L2) 活荷重：1.0kN/m²</p> <p>② 主桁のたわみ振動の固有振動数は1.5～2.3Hzを避けるものとする。</p> <p>【参考】道路設計要領—設計編— 2014年3月 国土交通省 中部地方整備局 道路部</p> <p>(2) 建築限界</p> <p>横断歩道橋の建築限界は図3-6に示すとおりとする。</p>  <p>図3-6 横断歩道橋の建築限界</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P.25、昭和54年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(3) 幅員</p> <p>高齢者、障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に設置する横断歩道橋の幅員は表3.2によるものとする。</p>	<p>参考文献の修正。</p>

第6編 交通安全
6-46

新	旧	改訂理由																																				
<p>(5) 昇降方式 昇降方式については、高齢者、障害者等の移動の円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設置し、交通の状況により必要に応じてエスカレーターを設置する。例外的に、やむを得ない場合は傾斜路とすることができる。この場合の傾斜路などの勾配は以下とする。 勾配 傾斜路：縦断勾配5%以下とし、やむを得ない場合は8%以下とする。 通路：縦断勾配及び横断勾配は附さないこととする。 【参考】道路の移動等円滑化整備ガイドライン、P.1-5、令和6年1月、</p> <p>(6) 階段 階段のけあげ高及び踏み幅は下記を標準とする。</p> <p style="text-align: center;">表 3.2 階段</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>階段 (勾配 50%)</th> <th>斜路付階段 (勾配 25%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>けあげ高</td> <td>15cm</td> <td>15cm</td> </tr> <tr> <td>踏み幅</td> <td>30cm</td> <td>60cm</td> </tr> </tbody> </table> <p>階段のけあげ高及び踏み幅については、立体横断施設技術基準・同解説、P.31、32 昭和54年1月、(公社)日本道路協会を参照のこと。</p> <p>(7) 踊り場 踊り場の踏み幅は表 3.3 の値以上を標準とする。</p> <p style="text-align: center;">表 3.3 踊り場の踏み幅</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>階段</th> <th>斜路付階段</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>直階段の場合</td> <td>1.2m</td> <td>1.7m</td> </tr> <tr> <td>その他の場合</td> <td colspan="2">階段の幅員</td> </tr> </tbody> </table> <p>踊り場の踏み幅の測定については、立体横断施設技術基準・同解説、P33、昭和54年1月、(公社)日本道路協会の図-解2を参照するものとする。</p> <p>(8) 手すり等 (a) 手すり 階段、踊り場、昇降口(ステップ)には手すりを設けるものとし、その構造は以下を標準とする。 (7) 子供や老人の利用を考慮し、手すりは2段設置とする。取付高さは通路面より65cm、85cm程度とする。なお、自治体の整備マニュアルと整合をはかるものとする。 (イ) 材質はステンレス φ38mm t=2.0mmを標準とする。 (ロ) 取付金具間隔は高欄支柱間隔とする。 (ハ) 手すりの先端は図(b)のように横断者にとって危険とならない構造とし、端部には原則としてキャップを設置する。 (ニ) 高欄と手すりの接合部は電食を避けるため、ゴム等の絶縁体を配置するものとする。 【参考】道路設計要領-設計編- 2014年3月 国土交通省 中部地方整備局 道路部</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>(a) 手すりの形状</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(b) 高欄面との関係と端部の処理</p> </div> </div>		階段 (勾配 50%)	斜路付階段 (勾配 25%)	けあげ高	15cm	15cm	踏み幅	30cm	60cm		階段	斜路付階段	直階段の場合	1.2m	1.7m	その他の場合	階段の幅員		<p>(6) 昇降方式 昇降方式については、高齢者、障害者等の移動の円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設置し、交通の状況により必要に応じてエスカレーターを設置する。例外的に、やむを得ない場合は傾斜路とすることができる。この場合の傾斜路などの勾配は以下とする。 勾配 傾斜路：縦断勾配5%以下とし、やむを得ない場合は8%以下とする。 通路：縦断勾配及び横断勾配は附さないこととする。 【適用】改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドライン、P.115、平成20年2月、(財)国土技術研究センター</p> <p>(7) 階段 階段のけあげ高及び踏み幅は下記を標準とする。</p> <p style="text-align: center;">表 3.3 階段</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>階段 (勾配 50%)</th> <th>斜路付階段 (勾配 25%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>けあげ高</td> <td>15cm</td> <td>15cm</td> </tr> <tr> <td>踏み幅</td> <td>30cm</td> <td>60cm</td> </tr> </tbody> </table> <p>【参考】立体横断施設技術基準・同解説、P.31、32、昭和54年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(8) 踊り場 踊り場の踏み幅は表 3.4 の値以上を標準とする。</p> <p style="text-align: center;">表 3.4 踊り場の踏み幅</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>階段</th> <th>斜路付階段</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>直階段の場合</td> <td>1.2m</td> <td>1.7m</td> </tr> <tr> <td>その他の場合</td> <td colspan="2">階段の幅員</td> </tr> </tbody> </table> <div style="text-align: center;">  <p>T：踊り場の踏幅 D：階段の幅員</p> </div> <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P32、33、昭和54年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(9) 手すり等 (a) 手すり 階段、踊り場、昇降口(ステップ)には手すりを設けるものとし、その構造は以下を標準とする。 (7) 子供や老人の利用を考慮し、手すりは2段設置とする。取付高さは通路面より65cm、85cm程度とする。なお、自治体の整備マニュアルと整合をはかるものとする。 (イ) 材質はステンレス φ38mm t=2.0mmを標準とする。 (ロ) 取付金具間隔は高欄支柱間隔とする。 (ハ) 手すりの先端は図(b)のように横断者にとって危険とならない構造とし、端部には原則としてキャップを設置する。 (ニ) 高欄と手すりの接合部は電食を避けるため、ゴム等の絶縁体を配置するものとする。 【参考】道路設計要領-設計編- 2014年3月 国土交通省 中部地方整備局 道路部</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>(a) 手すりの形状</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(b) 高欄面との関係と端部の処理</p> </div> </div>		階段 (勾配 50%)	斜路付階段 (勾配 25%)	けあげ高	15cm	15cm	踏み幅	30cm	60cm		階段	斜路付階段	直階段の場合	1.2m	1.7m	その他の場合	階段の幅員		<p style="text-align: center;">参考文献の修正</p>
	階段 (勾配 50%)	斜路付階段 (勾配 25%)																																				
けあげ高	15cm	15cm																																				
踏み幅	30cm	60cm																																				
	階段	斜路付階段																																				
直階段の場合	1.2m	1.7m																																				
その他の場合	階段の幅員																																					
	階段 (勾配 50%)	斜路付階段 (勾配 25%)																																				
けあげ高	15cm	15cm																																				
踏み幅	30cm	60cm																																				
	階段	斜路付階段																																				
直階段の場合	1.2m	1.7m																																				
その他の場合	階段の幅員																																					

新	旧	改訂理由																																																																						
<p>削除</p>	<p style="text-align: center;">表 3.5 塗膜系防水層(参考)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">第1案 塗膜系床版防水層 アスファルト加熱型</th> <th style="text-align: center;">第2案 塗膜系床版防水層 ゴム溶剤型</th> <th style="text-align: center;">第3案 塗膜系床版防水層 反応樹脂型(エポキシ樹脂系)</th> <th style="text-align: center;">第4案 塗膜系床版防水層 反応樹脂型(メタクリル樹脂系)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">概要図</td> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="text-align: center;">  </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">工法概要</td> <td>アスファルトに合成ゴムなどを加えた防水材を施工時に専用の加熱機で溶融し、楕円散布、またはハケなどで塗布して防水層を形成する。</td> <td>クロロペンゾムなどの合成ゴムを強溶剤に溶かした防水材を、ハケなどで床版に数回に分けて塗り重ねて防水層を構成する。</td> <td>主剤にエポキシ樹脂、硬化剤にポリイミンやポリアミドなどが主な原料として用いられる。ローブ刷毛、ゴムローキにより防水材を塗布する。別袋の補強材は、塗布した防水材が硬化する前に行う。</td> <td>主剤がメタクリル樹脂(MMA)を主成分とする反応性樹脂液で、硬化剤の添加によりラジカル重合して硬化する。施工は、自在液などで塗布する方法と二液混合式のエアレススプレー機などで施工する方法がある。</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">防水層の厚さ</td> <td style="text-align: center;">1.0~1.5mm</td> <td style="text-align: center;">0.3~0.8mm</td> <td style="text-align: center;">約0.4~0.7mm</td> <td style="text-align: center;">0.5~3.0mm</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">床版や舗装との接着性</td> <td style="text-align: center;">良好</td> <td style="text-align: center;">良好</td> <td style="text-align: center;">良好</td> <td style="text-align: center;">良好</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">防水性</td> <td style="text-align: center;">普通</td> <td style="text-align: center;">普通</td> <td style="text-align: center;">良好</td> <td style="text-align: center;">良好</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ひびわれ追従性</td> <td style="text-align: center;">普通</td> <td style="text-align: center;">普通</td> <td style="text-align: center;">普通</td> <td style="text-align: center;">良好</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ブリストリング発生の可能性</td> <td style="text-align: center;">比較的低い</td> <td style="text-align: center;">低い</td> <td style="text-align: center;">低い (過去に問題になるような事例はない)</td> <td style="text-align: center;">比較的低い</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">施工性</td> <td>地上に設置した溶融機から防水材を塗布するため施工性・安全性に劣る。</td> <td style="text-align: center;">良好</td> <td style="text-align: center;">良好</td> <td>防水材の硬化が遅いため、良質な施工が難しい。</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">養生時間</td> <td style="text-align: center;">なし</td> <td style="text-align: center;">約2時間</td> <td style="text-align: center;">なし</td> <td style="text-align: center;">約1時間</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">材料費(参考)</td> <td style="text-align: center;">2,700円程度/m²</td> <td style="text-align: center;">1,700円程度/m²</td> <td style="text-align: center;">3,500円程度/m²</td> <td style="text-align: center;">6,700円程度/m²</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">施工実績(全国)</td> <td style="text-align: center;">約200件(橋梁、横断歩道橋)</td> <td style="text-align: center;">約1000件(橋梁、横断歩道橋)</td> <td style="text-align: center;">約40件(橋梁、横断歩道橋)</td> <td style="text-align: center;">約10件(橋梁、横断歩道橋)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">製品名(参考)</td> <td style="text-align: center;">セロシー-A-SS-B</td> <td style="text-align: center;">タンコートC</td> <td style="text-align: center;">ハイパーSP</td> <td style="text-align: center;">ドローガードSM-A</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">メーカー(ヒアリング)</td> <td style="text-align: center;">ニチレキ(株)</td> <td style="text-align: center;">日立化成(株)</td> <td style="text-align: center;">瀬上建設興行(株)</td> <td style="text-align: center;">(株) 産昇</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">※「道路橋床版防水便覧 社団法人日本道路協会 平成19年3月」を評価の参考とした。</p>		第1案 塗膜系床版防水層 アスファルト加熱型	第2案 塗膜系床版防水層 ゴム溶剤型	第3案 塗膜系床版防水層 反応樹脂型(エポキシ樹脂系)	第4案 塗膜系床版防水層 反応樹脂型(メタクリル樹脂系)	概要図					工法概要	アスファルトに合成ゴムなどを加えた防水材を施工時に専用の加熱機で溶融し、楕円散布、またはハケなどで塗布して防水層を形成する。	クロロペンゾムなどの合成ゴムを強溶剤に溶かした防水材を、ハケなどで床版に数回に分けて塗り重ねて防水層を構成する。	主剤にエポキシ樹脂、硬化剤にポリイミンやポリアミドなどが主な原料として用いられる。ローブ刷毛、ゴムローキにより防水材を塗布する。別袋の補強材は、塗布した防水材が硬化する前に行う。	主剤がメタクリル樹脂(MMA)を主成分とする反応性樹脂液で、硬化剤の添加によりラジカル重合して硬化する。施工は、自在液などで塗布する方法と二液混合式のエアレススプレー機などで施工する方法がある。	防水層の厚さ	1.0~1.5mm	0.3~0.8mm	約0.4~0.7mm	0.5~3.0mm	床版や舗装との接着性	良好	良好	良好	良好	防水性	普通	普通	良好	良好	ひびわれ追従性	普通	普通	普通	良好	ブリストリング発生の可能性	比較的低い	低い	低い (過去に問題になるような事例はない)	比較的低い	施工性	地上に設置した溶融機から防水材を塗布するため施工性・安全性に劣る。	良好	良好	防水材の硬化が遅いため、良質な施工が難しい。	養生時間	なし	約2時間	なし	約1時間	材料費(参考)	2,700円程度/m ²	1,700円程度/m ²	3,500円程度/m ²	6,700円程度/m ²	施工実績(全国)	約200件(橋梁、横断歩道橋)	約1000件(橋梁、横断歩道橋)	約40件(橋梁、横断歩道橋)	約10件(橋梁、横断歩道橋)	製品名(参考)	セロシー-A-SS-B	タンコートC	ハイパーSP	ドローガードSM-A	メーカー(ヒアリング)	ニチレキ(株)	日立化成(株)	瀬上建設興行(株)	(株) 産昇	<p>現状と内容がそぐわないため。</p>
	第1案 塗膜系床版防水層 アスファルト加熱型	第2案 塗膜系床版防水層 ゴム溶剤型	第3案 塗膜系床版防水層 反応樹脂型(エポキシ樹脂系)	第4案 塗膜系床版防水層 反応樹脂型(メタクリル樹脂系)																																																																				
概要図																																																																								
工法概要	アスファルトに合成ゴムなどを加えた防水材を施工時に専用の加熱機で溶融し、楕円散布、またはハケなどで塗布して防水層を形成する。	クロロペンゾムなどの合成ゴムを強溶剤に溶かした防水材を、ハケなどで床版に数回に分けて塗り重ねて防水層を構成する。	主剤にエポキシ樹脂、硬化剤にポリイミンやポリアミドなどが主な原料として用いられる。ローブ刷毛、ゴムローキにより防水材を塗布する。別袋の補強材は、塗布した防水材が硬化する前に行う。	主剤がメタクリル樹脂(MMA)を主成分とする反応性樹脂液で、硬化剤の添加によりラジカル重合して硬化する。施工は、自在液などで塗布する方法と二液混合式のエアレススプレー機などで施工する方法がある。																																																																				
防水層の厚さ	1.0~1.5mm	0.3~0.8mm	約0.4~0.7mm	0.5~3.0mm																																																																				
床版や舗装との接着性	良好	良好	良好	良好																																																																				
防水性	普通	普通	良好	良好																																																																				
ひびわれ追従性	普通	普通	普通	良好																																																																				
ブリストリング発生の可能性	比較的低い	低い	低い (過去に問題になるような事例はない)	比較的低い																																																																				
施工性	地上に設置した溶融機から防水材を塗布するため施工性・安全性に劣る。	良好	良好	防水材の硬化が遅いため、良質な施工が難しい。																																																																				
養生時間	なし	約2時間	なし	約1時間																																																																				
材料費(参考)	2,700円程度/m ²	1,700円程度/m ²	3,500円程度/m ²	6,700円程度/m ²																																																																				
施工実績(全国)	約200件(橋梁、横断歩道橋)	約1000件(橋梁、横断歩道橋)	約40件(橋梁、横断歩道橋)	約10件(橋梁、横断歩道橋)																																																																				
製品名(参考)	セロシー-A-SS-B	タンコートC	ハイパーSP	ドローガードSM-A																																																																				
メーカー(ヒアリング)	ニチレキ(株)	日立化成(株)	瀬上建設興行(株)	(株) 産昇																																																																				

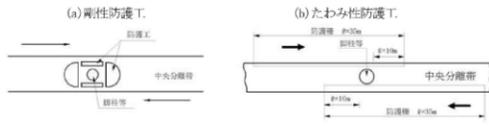
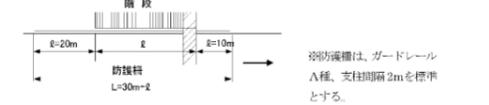
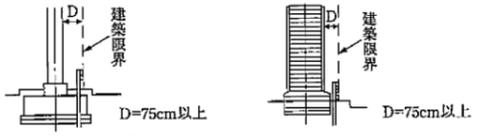
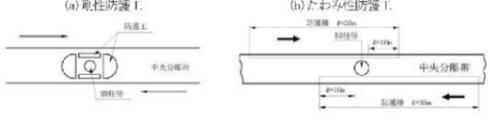
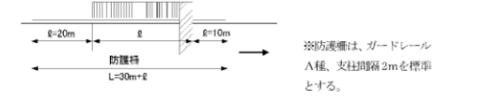
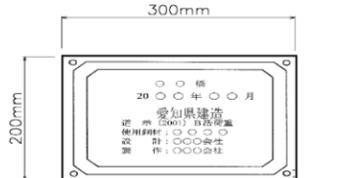
第6編 交通安全
6-49

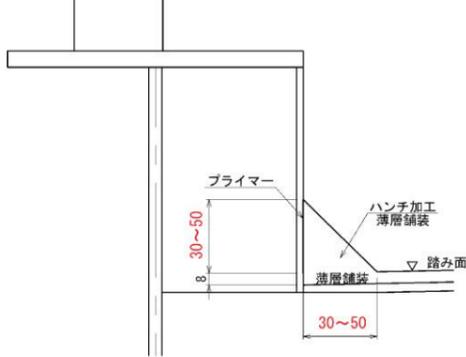
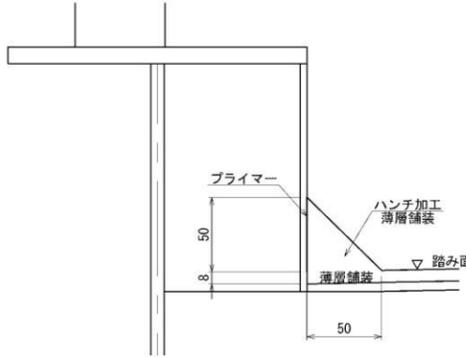
新	旧	改訂理由
<p>(2) 階段の踏み面およびけあげ面</p> <p>階段の踏み面およびけあげ面は、すき間のない構造としなければならない。けあげ面は約2cm引込ませ、踏み面の角には滑り止めを設けなければならない。また、排水のため、階段の両側に排水溝を設けるかあるいは踏み面に1/30程度の勾配をつけるのがよい。</p> <p>けあげ面の汚れ防止と防錆のため、塗装系に工夫するものとする。</p> <div data-bbox="534 651 920 924"> <p>橋面に溝切りをした例</p> <p>階段部に1~2%程度の横断勾配をつける。</p> </div> <p>図 3-8 階段の踏み面およびけあげ面</p> <p>階段の踏み面およびけあげ面の構造については、立体横断施設技術基準・同解説、P.55、昭和54年1月、(公社)日本道路協会の図-2を参照するものとする。</p> <p>(3) 地覆</p> <p>路面の両側には、原則として高さ10cm以上の地覆またはこれに類するものを設けるものとする。</p> <p>詳細は立体横断施設技術基準・同解説、P.58、昭和54年1月、(公社)日本道路協会を参照のこと。</p> <p>(4) 排水施設</p> <p>排水施設の処理は図3-9を参考とすること。</p> <p>排水施設は出来るだけ目立たない様に工夫する。また、排水施設は、掃除し易い構造とする。</p> <p>流末部は、歩行者等へ影響の少ない位置に設けるものとする。</p> <div data-bbox="445 1323 1127 1575"> <p>なお、排水管の材料は以下を原則とする。</p> <p>積雪寒冷地 : SGP管</p> <p>その他地域 : VP管</p> </div> <p>図 3-9 排水施設の処理 (参考)</p> <p>【参考】道路設計要領—設計編一、P8-6 2014年3月 国土交通省 中部地方整備局 道路部</p>	<p>(2) 階段の踏み面およびけあげ面</p> <p>階段の踏み面およびけあげ面は、すき間のない構造としなければならない。けあげ面は下図のように引込ませ、踏み面の角には滑り止めを設けなければならない。また、排水のため、階段の両側に排水溝を設けるかあるいは踏み面に1/30程度の勾配をつけるのがよい。</p> <p>けあげ面の汚れ防止と防錆のため、塗装系に工夫するものとする。</p> <div data-bbox="1543 735 2255 987"> <p>橋面に溝切りをした例</p> <p>階段部に1~2%程度の横断勾配をつける。</p> </div> <p>図 3-10 階段の踏み面およびけあげ面</p> <p>【参考】立体横断施設技術基準・同解説、P.55、昭和54年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(3) 地覆</p> <p>路面の両側には、原則として高さ10cm以上の地覆またはこれに類するものを設けるものとする。</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P.58、昭和54年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(4) 排水施設</p> <p>排水施設の処理は図3.11を参考とすること。</p> <p>排水施設は出来るだけ目立たない様に工夫する。また、排水施設は、掃除し易い構造とする。</p> <p>流末部は、歩行者等へ影響の少ない位置に設けるものとする。</p> <div data-bbox="1632 1323 2344 1575"> <p>なお、排水管の材料は以下を原則とする。</p> <p>積雪寒冷地 : SGP管</p> <p>その他地域 : VP管</p> </div> <p>図 3.11 排水施設の処理 (参考)</p> <p>【参考】道路設計要領—設計編一 2014年3月 国土交通省 中部地方整備局 道路部</p>	<p>参考文献の修正。</p>

道路構造の手引き改定対照表

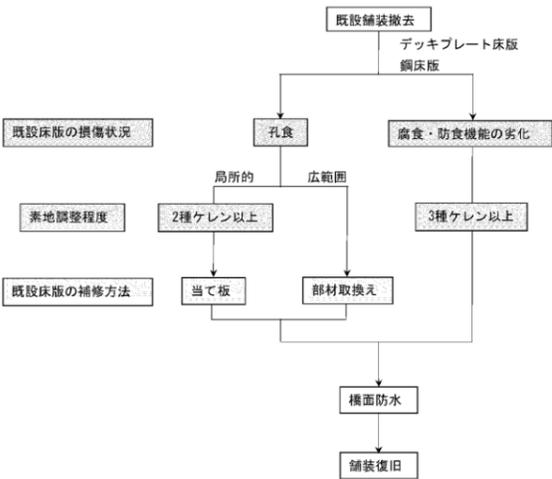
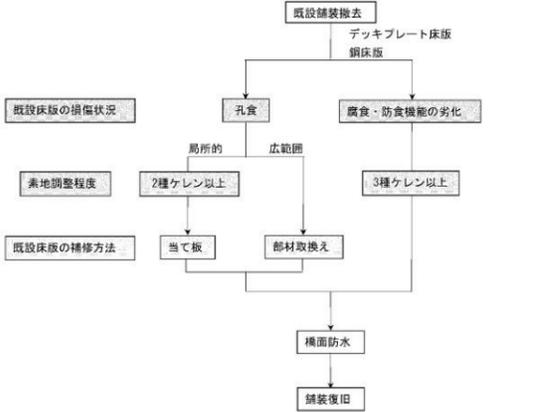
第6編 交通安全
6-50

新	旧	改訂理由
<p>(5) 舗装 路面（通路・踊り場・階段・斜路）は滑り止め舗装，あるいは滑りにくい粗面仕上げとするものとする。 舗装は控え目で自然な表現が好ましく，歩行者に優しい色調・質感が望まれる。また，メンテナンス，主桁の保護も忘れてはならない。</p> <p>(6) 化粧板 化粧板をうまく取り入れることにより，歩道橋のイメージを大きく変えることができる。 形状・材質だけでなく取付方法やメンテナンスに対する配慮するものとする。</p> <p>(a) 種類と特徴</p> <p>(ア) アルミ鋳物化粧板 軽くて錆びにくいが高価である。</p> <p>(イ) ホーロー化粧板 色彩が限定され高価である。製作・加工が容易。</p> <p>(ウ) 鋼板工場溶接化粧板 比較的経済的であり，色彩の選択範囲が広い。曲線桁にも使用できる。 慎重な溶接加工を必要とし，製作が難しい。</p> <p>(7) 高欄</p> <p>(a) 高欄の高さは通路・階段とも路面から1.2mを標準とする。</p> <p>(b) 高欄の縦リブの間隔は，15 cm以下を標準とする。</p> <p>(c) 高欄の種類と特徴</p> <p>① アルミバラスト型 経済的でサビにくい。</p> <p>② アルミ鋳物ポスト型 鋳物特有の重厚感が出せるが，高価である。</p> <p>③ ステンレスバラスト型 比較的高価である。</p> <p>④ 鋼製ポスト型 多様なデザインに対応できるが，錆に対するメンテナンスが必要である。</p> <p>⑤ ポリカーボネート型 透光性があり開放感があるが，衝撃に弱い。</p> <p>(8) 裾隠し板 利用者が安心して利用できるように裾隠し板等を設置するのが望ましい。ただし，利用者に対する防犯及び沿道の家屋の日照について配慮する必要がある。 詳細は立体横断施設技術基準・同解説，P.64，昭和54年1月，(公社)日本道路協会を参照のこと。</p>	<p>(5) 舗装 路面（通路・踊り場・階段・斜路）は滑り止め舗装，あるいは滑りにくい粗面仕上げとするものとする。 舗装は控え目で自然な表現が好ましく，歩行者に優しい色調・質感が望まれる。また，メンテナンス，主桁の保護も忘れてはならない。</p> <p>(6) 化粧板 化粧板をうまく取り入れることにより，歩道橋のイメージを大きく変えることができる。 形状・材質だけでなく取付方法やメンテナンスに対する配慮するものとする。</p> <p>(a) 種類と特徴</p> <p>(ア) アルミ鋳物化粧板 軽くて錆びにくいが高価である。</p> <p>(イ) ホーロー化粧板 色彩が限定され高価である。製作・加工が容易。</p> <p>(ウ) 鋼板工場溶接化粧板 比較的経済的であり，色彩の選択範囲が広い。曲線桁にも使用できる。 慎重な溶接加工を必要とし，製作が難しい。</p> <p>(7) 高欄</p> <p>(a) 高欄の高さは通路・階段とも路面から1.2mを標準とする。</p> <p>(b) 高欄の縦リブの間隔は，15 cm以下を標準とする。</p> <p>(c) 高欄の種類と特徴</p> <p>① アルミバラスト型 経済的でサビにくい。</p> <p>② アルミ鋳物ポスト型 鋳物特有の重厚感が出せるが，高価である。</p> <p>③ ステンレスバラスト型 比較的高価である。</p> <p>④ 鋼製ポスト型 多様なデザインに対応できるが，錆に対するメンテナンスが必要である。</p> <p>⑤ ポリカーボネート型 透光性があり開放感があるが，衝撃に弱い。</p>	<p>本手引き改訂にあたり追加</p>

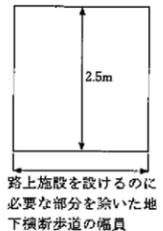
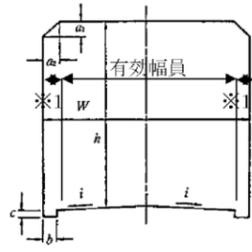
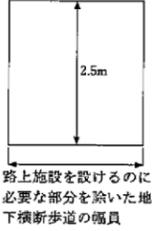
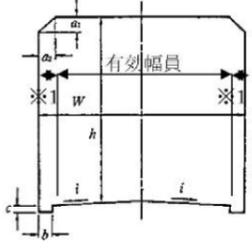
新	旧	改訂理由
<p>(11) 防護施設</p> <p>(d) 設置箇所 以下に中央分離帯、路側部の防護施設の設置箇所、範囲を示す。</p> <p>① 中央分離帯の場合</p>  <p>図 3-13 中央分離帯の防護施設の設置箇所及び範囲</p> <p>② 路側の場合</p>  <p>図 3-14 路側の防護施設の設置箇所及び範囲</p> <p>(e) 設置余裕幅 下図のD=75cmが確保できない場合は、50cmまで縮小することができる。 この場合ガードレールの支柱間隔は1mとする。</p>  <p>図 3-15 設置余裕幅</p> <p>(f) 設計細目</p> <ol style="list-style-type: none"> たわみ性防護工を施工する場合は、橋脚（鋼管柱）に中詰コンクリートを車道面より原則として2.0m以上施工するものとする。コンクリートの設計基準強度は$\sigma_{ck}=18\text{N/mm}^2$とする。 剛性防護工を施工する場合は、車道方向については40kN/m、車道と直角方向については20kN/mの衝突荷重のいずれかが壁の天端に働くものとして設計する。なお防護工の高さは地表面から1.0mとする。 防護施設を設けた場合は、橋脚に衝突荷重は考慮しないものを原則とする。 <p>【参考】道路設計要領-設計編- P8-6, 2014年3月, 国土交通省 中部地方整備局 道路部</p> <p>(12) 防護ネット 防場の必要がある場合にはネット等の防護施設を設ける。ただし、点検時に支障とならないよう配慮する。</p> <p>(13) 橋歴板 横断歩道橋には橋歴板を取付けることを原則とする。(図 3-16)</p> <p>(14) 塗歴板 横断歩道橋には塗装記録を記入することとする。(図 3-17)</p>  <p>図 3-16 橋歴板</p>  <p>図 3-17 塗歴板</p>	<p>(10) 防護施設</p> <p>(a) 設置箇所 以下に中央分離帯、路側部の防護施設の設置箇所、範囲を示す。</p> <p>① 中央分離帯の場合</p>  <p>図 3-15 中央分離帯の防護施設の設置箇所及び範囲</p> <p>② 路側の場合</p>  <p>図 3-16 路側の防護施設の設置箇所及び範囲</p> <p>(b) 設置余裕幅 下図のD=75cmが確保できない場合は、50cmまで縮小することができる。 この場合ガードレールの支柱間隔は1mとする。</p>  <p>図 3-17 設置余裕幅</p> <p>(c) 設計細目</p> <ol style="list-style-type: none"> たわみ性防護工を施工する場合は、橋脚（鋼管柱）に中詰コンクリートを車道面より原則として2.0m以上施工するものとする。コンクリートの設計基準強度は$\sigma_{ck}=18\text{N/mm}^2$とする。 剛性防護工を施工する場合は、車道方向については40kN/m、車道と直角方向については20kN/mの衝突荷重のいずれかが壁の天端に働くものとして設計する。なお防護工の高さは地表面から1.0mとする。 防護施設を設けた場合は、橋脚に衝突荷重は考慮しないものを原則とする。 <p>【参考】道路設計要領-設計編- 2014年3月 国土交通省 中部地方整備局 道路部</p> <p>(11) 防護ネット 防場の必要がある場合にはネット等の防護施設を設ける。</p> <p>(12) 橋歴板 横断歩道橋には橋歴板を取付けることを原則とする。(図 3.18)</p> <p>(13) 塗歴板 横断歩道橋には塗装記録を記入することとする。(図 3.19)</p>  <p>図 3.18 橋歴板</p>  <p>図 3.19 塗歴板</p>	<p>これまでの点検業務を踏まえ追記</p>

新	旧	改訂理由
<p>(b) 舗装端部処理(通路部・階段部)</p> <p>舗装と桁(ウェブ)の接合面は経年劣化により、土砂が堆積し腐食が発生する事例が多いことから、薄層舗装によるハンチを設け、排水性の向上と土砂堆積を抑制する構造とする。</p> <p>薄層舗装によるハンチは、横断歩道橋本体の舗装打ち換えに合わせて設置することを標準とする。</p>  <p>図 3-25 ハンチ処理構造(参考)</p>  <p>写真 3.5.9-1 舗装端部処理事例(階段部)</p>  <p>写真 3.5.9-2 舗装端部処理事例(通路部)</p>  <p>写真 3.5.9-3 通り場部の土砂堆積事例</p>  <p>写真 3.5.9-4 階段部の腐食事例</p>	<p>(b) 舗装端部処理(通路部・階段部)</p> <p>舗装と桁(ウェブ)の接合面は経年劣化により、土砂が堆積し腐食が発生する事例が多いことから、薄層舗装によるハンチを設け、排水性の向上と土砂堆積を抑制する構造とする。</p> <p>薄層舗装によるハンチは、横断歩道橋本体の舗装打ち換えに合わせて設置することを標準とする。</p>  <p>図 3.27 ハンチ処理構造(参考)</p>  <p>写真 3.5.9-1 舗装端部処理事例(階段部)</p>  <p>写真 3.5.9-2 舗装端部処理事例(通路部)</p>  <p>写真 3.5.9-3 通り場部の土砂堆積事例</p>  <p>写真 3.5.9-4 階段部の腐食事例</p>	<p>これまでの点検業務を踏まえ修正</p>

第6編 交通安全
6-63

新	旧	改訂理由
<p>(d) 既設舗装撤去後の対策</p> <p>既設舗装撤去後の床版面には、腐食や防食機能の劣化、孔食などの損傷が生じている可能性がある。</p> <p>孔食箇所の素地調整程度については、溶接性を考慮し、さびの除去を行い、鋼材面を露出させるため、2種ケレン以上を標準とする。</p> <p>腐食・防食機能の劣化箇所の素地調整程度については、橋面防水との付着性を考慮し、3種ケレン以上を標準とする。</p>  <p style="text-align: center;">図 3-29 舗装撤去後の補修対策フロー(参考)</p>	<p>(d) 既設舗装撤去後の対策</p> <p>既設舗装撤去後の床版面には、腐食や防食機能の劣化、孔食などの損傷が生じている可能性がある。</p> <p>孔食箇所の素地調整程度については、溶接性を考慮し、さびの除去を行い、鋼材面を露出させるため、2種ケレン以上を標準とする。</p> <p>腐食・防食機能の劣化箇所の素地調整程度については、橋面防水との付着性を考慮し、3種ケレン以上を標準とする。</p>  <p style="text-align: center;">図 3.31 舗装撤去後の補修対策フロー(参考)</p>  <p style="text-align: center;">写真 3.5.9-5 既設舗装の撤去事例(参考)</p>  <p style="text-align: center;">【適用】鋼道路橋防食便覧, P124-125, 平成2年6月, (社)日本道路協会</p>	<p>写真の削除</p>

第6編 交通安全
6-67

新	旧	改訂理由
<p>3.6 地下横断歩道 地下横断歩道の設計はこの手引きによるほか、「立体横断施設技術基準・同解説、Ⅲ地下横断歩道編」により設計するものとする。</p> <p>3.6.1 設計一般</p> <p>(1) 危険物貯蔵地下タンク等との関連</p> <p>(a) 地下横断歩道を計画、施工する付近に危険物貯蔵地下タンクがある場合は「消防法」第10条及び「危険物の規制に関する政令」第13条（地下タンク貯蔵所の基準）を留意するものとする。</p> <p>(b) 出入口の位置の選定に際しては、出入口の上屋が視距の障害とならないよう留意するものとする。</p> <p>(2) 建築限界 地下横断歩道の建築限界は図3.16に示すとおりとする。</p>  <p>図3.16 地下横断歩道の建築限界</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準および道路標識設置基準について 建設省都街発第一三号・道企発第一四号 昭和53年3月22日 国土交通省 詳細は、立体横断施設技術基準・同解説、P.70、昭和54年1月、(公社)日本道路協会を参照のこと。</p> <p>(3) 幅員 「立体横断施設技術基準・同解説」によることとする。</p> <p>(4) 標準内空断面 地下横断歩道の標準的な内空断面としては、原則として図3-3に示すところによるものとする。</p>  <p>W : 地下横断歩道の幅員 h : 内空高 (2.5m以上) a₁ : 0.3m以下 a₂ : 0.5m以下 b : 寸法は計画雨量等を考慮して決定するものとする。 c : 寸法は計画雨量等を考慮して決定するものとする。 i : 1~2%</p> <p>※1 水路上を通行可能とした場合、有効幅員としてもよい</p> <p>図3-3 地下横断歩道の標準的な内空断面</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準および道路標識設置基準について 建設省都街発第一三号・道企発第一四号 昭和53年3月22日 国土交通省 詳細は、立体横断施設技術基準・同解説、P.72、昭和54年1月、(公社)日本道路協会を参照のこと。</p>	<p>3.6 地下横断歩道 地下横断歩道の設計はこの手引きによるほか、「立体横断施設技術基準・同解説、Ⅲ地下横断歩道編」により設計するものとする。</p> <p>3.6.1 設計一般</p> <p>(1) 危険物貯蔵地下タンク等との関連</p> <p>(a) 地下横断歩道を計画、施工する付近に危険物貯蔵地下タンクがある場合は「消防法」第10条及び「危険物の規制に関する政令」第13条（地下タンク貯蔵所の基準）を留意するものとする。</p> <p>(b) 出入口の位置の選定に際しては、出入口の上屋が視距の障害とならないよう留意するものとする。</p> <p>(2) 建築限界 地下横断歩道の建築限界は図3.16に示すとおりとする。</p>  <p>図3.16 地下横断歩道の建築限界</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P70、昭和54年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(3) 幅員 「立体横断施設技術基準・同解説」によることとする。</p> <p>(4) 標準内空断面 地下横断歩道の標準的な内空断面としては、原則として図3-11に示すところによるものとする。</p>  <p>W : 地下横断歩道の幅員 h : 内空高 (2.5m以上) a₁ : 0.3m以下 a₂ : 0.5m以下 b : 寸法は計画雨量等を考慮して決定するものとする。 c : 寸法は計画雨量等を考慮して決定するものとする。 i : 1~2%</p> <p>※1 水路上を通行可能とした場合、有効幅員としてもよい</p> <p>【適用】立体横断施設技術基準・同解説、P.72、昭和54年1月、(社)日本道路協会</p> <p>図3-11 地下横断歩道の標準的な内空断面</p> <p>(5) 昇降方式 5.3 横断歩道橋によることとする。</p> <p>(6) 階段 5.3 横断歩道橋によることとする。</p>	<p>参考文献の修正。</p>

道路構造の手引き改定対照表

第6編 交通安全
6-71

新	旧	改訂理由																																																																																										
<p>4. バス停車帯</p> <p>4.1 適用範囲</p> <p>この手引きは愛知県の実況のバス停車帯の設計に適用するが、第1種、第2種、第3種第1級の道路およびその他の道路にあつて、定めのない事項については「道路構造令の解説と運用」により設計するものとする。また、設計にあつては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(R6.6) P. II-38~II-42を参照すること。</p> <p>4.2 バス停車帯の設置基準</p> <p>次の各号に該当する場合には、バス停車帯を設けるものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> バスの運行回数が多く、かつ、バスの停車により交通容量の低下が著しい場所。 バスの発着に関連した事故が発生し、あるいは発生するおそれのある場所。 バスの停車により他の車両の安全、かつ、円滑な通行が著しく阻害される場所。 バスの乗降客が多く、利用者の安全性や乗り継ぎなど利便性の確保が望まれる場所。 <p>4.3 バス停車帯の設置位置</p> <p>バス停車帯を設ける場合の本線の平面線形は、直線または標準値以上の曲線半径を持ち、かつ、縦断勾配の小さい区間(2%以下、地形の状況等によりやむを得ない場合は3%以下)でなければならない。</p> <ol style="list-style-type: none"> 交差点付近に設置する場合は、原則として交差点の流出側に設け、織り込み長の距離だけ離すものとする。 単路の横断歩道付近に設置する場合は、原則として横断歩道を越えて10m以上の位置とする。 次の各号に該当する場所にバスの停車帯を設けてはならない。 <ol style="list-style-type: none"> 横断歩道直前30m以内。 屈曲部の見通しの悪い場所及びバスの停車により見通しを阻害する場所。 勾配の急な坂路及びその前後から40m以内。 踏切の前後30m以内。 <p>4.4 バス停車帯の構造</p> <ol style="list-style-type: none"> バス停車帯の長さ <p>バス停車帯の長さの決定にあつては表4.1の値を参考にし、本線交通量、利用回数、沿道の状況等を勘案して決定するものとする。バス停留車線長は全て15mとする。</p> <p style="text-align: center;">表 4.1 バス停車帯の長さ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">設計速度 V (km/h)</th> <th colspan="3">第3種の道路</th> <th colspan="3">第4種の道路</th> </tr> <tr> <th>60</th> <th>50</th> <th>40</th> <th>60</th> <th>50</th> <th>40</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>減速車線長 (m)</td> <td>25</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>15</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>加速車線長 (m)</td> <td>30</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>20</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>バス停車帯の長さ (m) (上記合計)</td> <td>70</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>50</td> <td>40</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) バス停留車線長は、バスが滞留することが予想される場合はバス停留1台当たり15mを加算する。</p> <p>交差点付近にバス停車帯を設ける場合は、原則として下記の距離だけ離すものとする。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>設計速度 V (km/h)</th> <th>60</th> <th>50</th> <th>40</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>織込み長 (m)</td> <td>50</td> <td>40</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table> <p>詳細は、道路構造令の解説と運用, P. 685, 令和3年3月, (公社)日本道路協会を参照のこと。</p>	設計速度 V (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 (m)	25	20	20	20	15	12	加速車線長 (m)	30	25	25	25	20	13	バス停車帯の長さ (m) (上記合計)	70	60	60	60	50	40	設計速度 V (km/h)	60	50	40	織込み長 (m)	50	40	30	<p>4. バス停車帯</p> <p>4.1 適用範囲</p> <p>この手引きは愛知県の実況のバス停車帯の設計に適用するが、第1種、第2種、第3種第1級の道路およびその他の道路にあつて、定めのない事項については「道路構造令の解説と運用」により設計するものとする。また、設計にあつては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7)を参照すること。</p> <p>4.2 バス停車帯の設置基準</p> <p>次の各号に該当する場合には、バス停車帯を設けるものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> バスの運行回数が多く、かつ、バスの停車により交通容量の低下が著しい場所。 バスの発着に関連した事故が発生し、あるいは発生するおそれのある場所。 バスの停車により他の車両の安全、かつ、円滑な通行が著しく阻害される場所。 バスの乗降客が多く、利用者の安全性や乗り継ぎなど利便性の確保が望まれる場所。 <p>4.3 バス停車帯の設置位置</p> <p>バス停車帯を設ける場合の本線の平面線形は、直線または標準値以上の曲線半径を持ち、かつ、縦断勾配の小さい区間(2%以下、地形の状況等によりやむを得ない場合は3%以下)でなければならない。</p> <ol style="list-style-type: none"> 交差点付近に設置する場合は、原則として交差点の流出側に設け、織り込み長の距離だけ離すものとする。 単路の横断歩道付近に設置する場合は、原則として横断歩道を越えて10m以上の位置とする。 次の各号に該当する場所にバスの停車帯を設けてはならない。 <ol style="list-style-type: none"> 横断歩道直前30m以内。 屈曲部の見通しの悪い場所及びバスの停車により見通しを阻害する場所。 勾配の急な坂路及びその前後から40m以内。 踏切の前後30m以内。 <p>4.4 バス停車帯の構造</p> <ol style="list-style-type: none"> バス停車帯の長さ <p>バス停車帯の長さの決定にあつては表4.1の値を参考にし、本線交通量、利用回数、沿道の状況等を勘案して決定するものとする。</p> <p style="text-align: center;">表 4.1 バス停車帯の長さ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">設計速度 V (km/h)</th> <th colspan="3">第3種の道路</th> <th colspan="3">第4種の道路</th> </tr> <tr> <th>60</th> <th>50</th> <th>40</th> <th>60</th> <th>50</th> <th>40</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>減速車線長 (m)</td> <td>25</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>15</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>バス停留車線長 (m)</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>加速車線長 (m)</td> <td>30</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>20</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>バス停車帯の長さ (m)</td> <td>70</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>50</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>織込み長 (m)</td> <td>50</td> <td>40</td> <td>30</td> <td>50</td> <td>40</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) バス停留車線長は、バスが滞留することが予想される場合はバス停留1台当たり15mを加算する。</p> <p style="text-align: center;">【適用】道路構造令の解説と運用, P. 638, 平成16年2月, (社)日本道路協会</p>	設計速度 V (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 (m)	25	20	20	20	15	12	バス停留車線長 (m)	15	15	15	15	15	15	加速車線長 (m)	30	25	25	25	20	13	バス停車帯の長さ (m)	70	60	60	60	50	40	織込み長 (m)	50	40	30	50	40	30	<p>道路構造令の解説と運用を参考に表を作成</p>
設計速度 V (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 (m)	25	20	20	20	15	12																																																																																						
加速車線長 (m)	30	25	25	25	20	13																																																																																						
バス停車帯の長さ (m) (上記合計)	70	60	60	60	50	40																																																																																						
設計速度 V (km/h)	60	50	40																																																																																									
織込み長 (m)	50	40	30																																																																																									
設計速度 V (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 (m)	25	20	20	20	15	12																																																																																						
バス停留車線長 (m)	15	15	15	15	15	15																																																																																						
加速車線長 (m)	30	25	25	25	20	13																																																																																						
バス停車帯の長さ (m)	70	60	60	60	50	40																																																																																						
織込み長 (m)	50	40	30	50	40	30																																																																																						

道路構造の手引き改定対照表

第6編 交通安全
6-77

新	旧	改訂理由
<p>(1) 設置に関する留意事項</p> <p>① 歩車道境界部に設置する場合は、原則としてガードパイプを適用する。歩車道の分離方式については、1.5.3 歩車道分離方式を参照のこと。</p> <p>② 歩道等がない路外部に設置する場合は、原則としてガードレールを適用する。 ただし、路外の視認確保が必要な場合においては、ガードパイプとする。</p> <p>③ 歩道等のない区間などにおいて、車両用防護柵に歩行者、自転車の転落防止機能を付加して、設置する 場合においては、車両用防護柵が歩行者自転車用柵（転落防止）を兼用することができるものとする。</p>	<p>(1) 設置に関する留意事項</p> <p>① 歩車道境界部に設置する場合は、原則としてガードパイプを適用する。</p> <p>② 歩道等がない路外部に設置する場合は、原則としてガードレールを適用する。 ただし、路外の視認確保が必要な場合においては、ガードパイプとする。</p> <p>③ 歩道等のない区間などにおいて、車両用防護柵に歩行者、自転車の転落防止機能を付加して、設置する 場合においては、車両用防護柵が歩行者自転車用柵（転落防止）を兼用することができるものとする。</p>	<p>参照先の追加</p>

道路構造の手引き改定対照表

第6編 交通安全
6-79

新	旧	改訂理由
<p>5.6 防護柵の基礎構造</p> <p>地形状況及び地下埋設物等により、土中建込式を適用できない場合には、次表により単独基礎で施工する。ただし、盛土部においては連続基礎を基本とし、標準の寸法形状を適用しないこととする。プレキャスト製品を優先する観点から、地下埋設物等に支障となる場合や現場打基礎を採用することで交通規制等影響が大きいと判断される場合など、連続基礎とする場合はプレキャスト基礎の採用を検討すること。</p> <p>単独基礎は土圧の低減をしない路側用を標準として設定したものであり、分離帯、歩車道境界用基礎の場合は、車両用防護柵標準仕様・同解説に準拠して安全となるように基礎形状の算定を行うこと。また、鋼製材料の支柱をコンクリートに埋め込む場合（支柱を土中に埋め込む場合であって地表面をコンクリートで覆う場合を含む）において、支柱地際部の比較的早期の劣化が想定される以下のような場所には、一般的な防錆・防食処理方法に加え、必要に応じて支柱地際部の防錆・防食強化を図らなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 海岸に近接し、潮風が強く当たる場所 ② 雨水や凍結防止剤を含んだ水分による影響を受ける可能性がある場所 ③ 路面上の水を路側に排水する際、その途上に支柱がある場合 	<p>5.6 防護柵の基礎構造</p> <p>地形状況及び地下埋設物等により、土中建込式を適用できない場合には、次表により単独基礎で施工する。ただし、盛土部においては連続基礎を基本とし、標準の寸法形状を適用しないこととする。</p> <p>単独基礎は土圧の低減をしない路側用を標準として設定したものであり、分離帯、歩車道境界用基礎の場合は、車両用防護柵標準仕様・同解説に準拠して安全となるように基礎形状の算定を行うこと。</p>	<p>支柱の防錆・防食強化について、愛知県土木工事標準仕様書と整合。</p>

道路構造の手引き改定対照表

第6編 交通安全
6-80

新	旧	改訂理由
<p>5.7 移動式ガードレール</p> <p>移動式ガードレールについては、11.7 移動式ガードレールの設置を参照するものとする。なお、固定式ガードレールと同等の防護柵機能を有する製品を車両用防護柵として設置検討する際は、路外の視認確保が不要な場合とし、かつ、基礎の連続延長で衝突荷重を受け持つなど「防護柵の設置基準・同解説、P13～42、(公社)日本道路協会」を参考に安定計算等を実施して構造及び材料が適切かを確認のうえ、設置箇所及び期間を道路管理者と協議すること。</p>	<p>5.7 移動式ガードレール</p> <p>移動式ガードレールについては、11.7 移動式ガードレールの設置を参照するものとする。</p>	<p>固定式ガードレールと同等の防護柵機能を有する製品を車両用防護柵として設置検討することについて追記。</p>

新	旧	改訂理由																																																									
<p>また、著名地点、主要地点案内については、どの範囲まで案内するか、限度を定めて設置していくものとする。</p> <p>(7) 交差点に設置する経路案内標識、単路部に設置する経路案内標識、地点案内標識及び道路の附属施設案内標識の設置目安については、道路標識設置基準・同解説、P.14～P17、令和2年6月、(公社)日本道路協会の表-2.2.4～6を参照するものとする。</p> <p>(4) 歩行者用案内標識の設置目安</p> <p>交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。</p> <p style="text-align: center;">表 6.2 歩行者用案内標識</p> <table border="1" data-bbox="261 745 1015 1522"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>設置場所</th> <th>図柄</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>エレベーター (121-A～C)</td> <td>エレベーターが設置されている場所を示す必要がある地点</td> <td></td> </tr> <tr> <td>エスカレーター (122-A～C)</td> <td>エスカレーターが設置されている場所を示す必要がある地点</td> <td></td> </tr> <tr> <td>傾斜路 (123-A～C)</td> <td>傾斜路が設置されている場所を示す必要がある地点</td> <td></td> </tr> <tr> <td>乗合自動車停留所 (124-A～C)</td> <td>乗合自動車停留所が設置されている場所を示す必要がある地点</td> <td></td> </tr> <tr> <td>路面電車停留場 (125-A～C)</td> <td>路面電車停留場が設置されている場所を示す必要がある地点</td> <td></td> </tr> <tr> <td>便所 (126-A～C)</td> <td>便所が設置されている場所を示す必要がある地点</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>上記標識には、施設に応じて以下に示す内容を表示するものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> エレベーター、エスカレーター、傾斜路、乗合自動車停留所、路面電車停留場及び便所を表示する案内標識の掲示板には、必要がある場合は、当該施設の設置場所までの距離。 エスカレーターを表示する案内標識の掲示板には、必要がある場合は、昇降方向を表す矢印。 乗合自動車停留所及び路面電車停留場を表示する案内標識の掲示板には、必要がある場合は、当該停留所及び停留場の名称。 駐車場、エレベーター、傾斜路及び便所を表示する案内標識の掲示板には、必要がある場合は、車いす 	種類	設置場所	図柄	エレベーター (121-A～C)	エレベーターが設置されている場所を示す必要がある地点		エスカレーター (122-A～C)	エスカレーターが設置されている場所を示す必要がある地点		傾斜路 (123-A～C)	傾斜路が設置されている場所を示す必要がある地点		乗合自動車停留所 (124-A～C)	乗合自動車停留所が設置されている場所を示す必要がある地点		路面電車停留場 (125-A～C)	路面電車停留場が設置されている場所を示す必要がある地点		便所 (126-A～C)	便所が設置されている場所を示す必要がある地点		<p>また、著名地点、主要地点案内については、どの範囲まで案内するか、限度を定めて設置していくものとする。</p> <p>案内標識の設置の日安は表 6.2～表 6.4 によるものとする。</p> <p>(7) 交差点における経路案内標識の目安</p> <p style="text-align: center;">表 6.2 交差点に設置する経路案内標識の設置目安</p> <table border="1" data-bbox="1460 604 2071 819"> <thead> <tr> <th>交差道路 対象道路</th> <th>主要幹線道路</th> <th>幹線道路</th> <th>補助幹線道路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要幹線道路</td> <td>予交確</td> <td>予交確</td> <td>予交確</td> </tr> <tr> <td>幹線道路</td> <td>予交確</td> <td>予交確</td> <td>予交確</td> </tr> <tr> <td>補助幹線道路</td> <td>予交確</td> <td>予交確</td> <td>予交確</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 本表は、予告案内標識、交差点案内標識、確認案内標識を、すべて対象道路上に設置するものとして整理している。</p> <p>予…… 予告案内標識(108系) 交…… 交差点案内標識(108系) 確…… 確認案内標識(106-A, 118系, 119系)</p> <p>○…… 設置すべきもの(ただし、予告案内標識については、対象道路が片側1車線の道路である場合には、必要に応じて設置するものとする。)</p> <p>⊙…… 必要に応じて設置するもの。</p> <div data-bbox="1869 882 2166 1155"> </div> <p style="text-align: center;">図 6-1 経路案内標識の設置</p> <p style="text-align: center;">【適用】 道路標識設置基準・同解説、P.14、昭和62年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(4) 単路部に設置する経路案内標識の設置目安</p> <p style="text-align: center;">表 6.3 単路部に設置する経路案内標識の設置の目安</p> <table border="1" data-bbox="1380 1323 2160 1659"> <thead> <tr> <th>対象道路</th> <th>方面及び距離 (106-A)</th> <th>国道番号 (118-A)</th> <th>都道府県番号 (118の2-A)</th> <th>道路の通称名 (119-A, B)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要幹線道路 (主として一般国道)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>幹線道路 (主として主要地方道)</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>補助幹線道路 (主として一般県道)</td> <td>⊙</td> <td>○</td> <td>⊙</td> <td>⊙</td> </tr> </tbody> </table> <p>注 1. ○…… 設置すべきもの ⊙…… 必要に応じて設置するもの</p> <p>2. 118-A, 118の2-Aには、補助標識「地名」を付置することが望ましい。</p> <p style="text-align: center;">【適用】 道路標識設置基準・同解説、P.15、昭和62年1月、(社)日本道路協会</p>	交差道路 対象道路	主要幹線道路	幹線道路	補助幹線道路	主要幹線道路	予交確	予交確	予交確	幹線道路	予交確	予交確	予交確	補助幹線道路	予交確	予交確	予交確	対象道路	方面及び距離 (106-A)	国道番号 (118-A)	都道府県番号 (118の2-A)	道路の通称名 (119-A, B)	主要幹線道路 (主として一般国道)					幹線道路 (主として主要地方道)	○	○	○	○	補助幹線道路 (主として一般県道)	⊙	○	⊙	⊙	<p>参考文献の修正</p>
種類	設置場所	図柄																																																									
エレベーター (121-A～C)	エレベーターが設置されている場所を示す必要がある地点																																																										
エスカレーター (122-A～C)	エスカレーターが設置されている場所を示す必要がある地点																																																										
傾斜路 (123-A～C)	傾斜路が設置されている場所を示す必要がある地点																																																										
乗合自動車停留所 (124-A～C)	乗合自動車停留所が設置されている場所を示す必要がある地点																																																										
路面電車停留場 (125-A～C)	路面電車停留場が設置されている場所を示す必要がある地点																																																										
便所 (126-A～C)	便所が設置されている場所を示す必要がある地点																																																										
交差道路 対象道路	主要幹線道路	幹線道路	補助幹線道路																																																								
主要幹線道路	予交確	予交確	予交確																																																								
幹線道路	予交確	予交確	予交確																																																								
補助幹線道路	予交確	予交確	予交確																																																								
対象道路	方面及び距離 (106-A)	国道番号 (118-A)	都道府県番号 (118の2-A)	道路の通称名 (119-A, B)																																																							
主要幹線道路 (主として一般国道)																																																											
幹線道路 (主として主要地方道)	○	○	○	○																																																							
補助幹線道路 (主として一般県道)	⊙	○	⊙	⊙																																																							

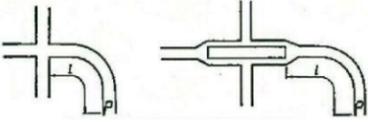
新	旧	改訂理由																																								
<p>削除</p>	<p>(7) 地点案内標識等の設置目安</p> <p>表 6.4 地点案内標識及び道路の附属施設案内標識の設置の目安</p> <p>○ ……設置すべきもの ◌ ……必要に応じて設置するもの</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>標識種別</th> <th>対象道路</th> <th>補助幹線道路以上の道路</th> <th>摘 要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市町村 (101)</td> <td></td> <td>○</td> <td>市町村境界の位置、やむをえない場合前後 30m 以内に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。</td> </tr> <tr> <td>都府県 (102-A)</td> <td></td> <td>○</td> <td>都府県境において、市町村 (101) 標識の直上に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。</td> </tr> <tr> <td>著名地点 (114-A)</td> <td> </td> <td>○</td> <td>公園、名所旧跡、公共施設、延長 100m 以上の橋に係る河川等の前面及び分岐点に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。</td> </tr> <tr> <td>主要地点 (114 の 2-A) (114 の 2-B)</td> <td> </td> <td>◌</td> <td>主要な交差点及び地点名を一般的に親しまれている名称で表示し、当該地点の手前 30m 以内に設置する。</td> </tr> <tr> <td>非常電話 (116 の 2)</td> <td></td> <td>○</td> <td>非常電話の設置場所に設置する。</td> </tr> <tr> <td>待避所 (116 の 3)</td> <td></td> <td>○</td> <td>一車線の道路、またはすれ違いの困難な道路において、待避所の位置を明示する。設置位置は待避所、またはその付近の見通しのよい所。</td> </tr> <tr> <td>非常駐車帯 (116 の 4)</td> <td></td> <td>○</td> <td>非常駐車帯のテーパー端に設置する。</td> </tr> <tr> <td>駐車場 (117-A)</td> <td></td> <td>○</td> <td>道路管理者が設置した駐車場の入口付近に設置する。</td> </tr> <tr> <td>登坂車線 (117 の 2-A)</td> <td></td> <td>○</td> <td>登坂車線のテーパー端に設置する。</td> </tr> </tbody> </table> <p>【適用】 道路標識設置基準・同解説, P.16~17, 昭和 62 年 1 月, (社)日本道路協会</p>	標識種別	対象道路	補助幹線道路以上の道路	摘 要	市町村 (101)		○	市町村境界の位置、やむをえない場合前後 30m 以内に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。	都府県 (102-A)		○	都府県境において、市町村 (101) 標識の直上に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。	著名地点 (114-A)	 	○	公園、名所旧跡、公共施設、延長 100m 以上の橋に係る河川等の前面及び分岐点に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。	主要地点 (114 の 2-A) (114 の 2-B)	 	◌	主要な交差点及び地点名を一般的に親しまれている名称で表示し、当該地点の手前 30m 以内に設置する。	非常電話 (116 の 2)		○	非常電話の設置場所に設置する。	待避所 (116 の 3)		○	一車線の道路、またはすれ違いの困難な道路において、待避所の位置を明示する。設置位置は待避所、またはその付近の見通しのよい所。	非常駐車帯 (116 の 4)		○	非常駐車帯のテーパー端に設置する。	駐車場 (117-A)		○	道路管理者が設置した駐車場の入口付近に設置する。	登坂車線 (117 の 2-A)		○	登坂車線のテーパー端に設置する。	<p>削除</p>
標識種別	対象道路	補助幹線道路以上の道路	摘 要																																							
市町村 (101)		○	市町村境界の位置、やむをえない場合前後 30m 以内に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。																																							
都府県 (102-A)		○	都府県境において、市町村 (101) 標識の直上に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。																																							
著名地点 (114-A)	 	○	公園、名所旧跡、公共施設、延長 100m 以上の橋に係る河川等の前面及び分岐点に設置する。 なお、シンボルマークを入れることが望ましい。																																							
主要地点 (114 の 2-A) (114 の 2-B)	 	◌	主要な交差点及び地点名を一般的に親しまれている名称で表示し、当該地点の手前 30m 以内に設置する。																																							
非常電話 (116 の 2)		○	非常電話の設置場所に設置する。																																							
待避所 (116 の 3)		○	一車線の道路、またはすれ違いの困難な道路において、待避所の位置を明示する。設置位置は待避所、またはその付近の見通しのよい所。																																							
非常駐車帯 (116 の 4)		○	非常駐車帯のテーパー端に設置する。																																							
駐車場 (117-A)		○	道路管理者が設置した駐車場の入口付近に設置する。																																							
登坂車線 (117 の 2-A)		○	登坂車線のテーパー端に設置する。																																							

道路構造の手引き改定対照表

第6編 交通安全
6-89

新	旧	改訂理由																																																																
<p>使用者その他の高齢者、障害者等の円滑な利用に適する施設である旨を表す記号(国際シンボルマーク) 詳細は道路標識設置基準・同解説, P.177, 令和2年6月, (公社)日本道路協会を参照のこと。</p> <p>(カ) 道路の機能分類 道路を, その道路が全体の道路網の中で果たすべき機能に着目して次の三つに分類する。 ① 主要幹線道路 ② 幹線道路 ③ 補助幹線道路</p> <p style="text-align: center;">表 6.3 道路分類と道路種別との対応</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">道路の種別 道路の機能分類</th> <th>一般国道</th> <th colspan="2">県道</th> <th>市道</th> </tr> <tr> <th>指定区間外</th> <th>主要地方道</th> <th>一般県道</th> <th>主要な市道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要幹線道路</td> <td style="text-align: center;">●</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>幹線道路</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">●</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>補助幹線道路</td> <td></td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">●</td> <td style="text-align: center;">●</td> </tr> </tbody> </table> <p>●: 主たる対応 ○: ありうる対応 詳細は道路標識設置基準・同解説, P.12, 令和3年3月, (公社)日本道路協会を参照のこと。</p> <p>1) 市道で主要な市道とは, 政令指定市, 県庁所在地等の主要な市道 2) 1路線1道路分類を原則としているが, 1路線の中で走行形態及び交通量が大きく変化する場合ならびに通行不能で分断されている場合は, 道路分類を分割することができる。</p> <p>(キ) 目標地の選定 ① 地名方式に用いる目標地は次の三つに分類する。 1) 重要地 2) 主要地 3) 一般地 ② 経由案内に用いる地名表示は, 道路の分類と目標地の分類での組合せにより地名の選定を行う。組合せについては, 道路標識設置基準・同解説, P.25, 令和2年6月, (公社)日本道路協会の表-2.3.1を参照するものとする。 ③ 愛知県及び関係する各県の地名は, ②, 表 6.4, 表 6.5を参考にして現地の状況に即し選定するものとする。</p> <p>(ク) 警戒標識 警戒標識は, 運転者に対して道路上及び沿道における運転上の危険または注意すべき状況を予告し, 必要な措置を要求するものである。必要な箇所には必ず設置されていることが大切で, あまり過度に設置すると効果を弱めることになるので, 適正な設置計画をたてることが重要である。</p>	道路の種別 道路の機能分類	一般国道	県道		市道	指定区間外	主要地方道	一般県道	主要な市道	主要幹線道路	●	○			幹線道路	○	●	○	○	補助幹線道路		○	●	●	<p>(カ) 道路の機能分類 道路を, その道路が全体の道路網の中で果たすべき機能に着目して次の三つに分類する。 ① 主要幹線道路 ② 幹線道路 ③ 補助幹線道路</p> <p style="text-align: center;">表 6.6 道路分類と道路種別との対応</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">道路の種別 道路の機能分類</th> <th>一般国道</th> <th colspan="2">県道</th> <th>市道</th> </tr> <tr> <th>指定区間外</th> <th>主要地方道</th> <th>一般県道</th> <th>主要な市道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要幹線道路</td> <td style="text-align: center;">●</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>幹線道路</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">●</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>補助幹線道路</td> <td></td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">●</td> <td style="text-align: center;">●</td> </tr> </tbody> </table> <p>●: 主たる対応 ○: ありうる対応 【適用】道路標識設置基準・同解説, P.12, 昭和62年1月, (社)日本道路協会</p> <p>1) 市道で主要な市道とは, 政令指定市, 県庁所在地等の主要な市道 2) 1路線1道路分類を原則としているが, 1路線の中で走行形態及び交通量が大きく変化する場合ならびに通行不能で分断されている場合は, 道路分類を分割することができる。</p> <p>(キ) 目標地の選定 ① 地名方式に用いる目標地は次の三つに分類する。 1) 重要地 2) 主要地 3) 一般地 ② 経由案内に用いる地名表示は, 道路の分類と目標地の分類での組合せにより表 6.7より地名の選定を行う。</p> <p style="text-align: center;">表 6.7 道路の分類と目標地</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>道路の分類</th> <th>重要地</th> <th>主要地</th> <th>一般地</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要幹線道路</td> <td style="text-align: center;">◎</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> </tr> <tr> <td>幹線道路</td> <td style="text-align: center;">◎</td> <td style="text-align: center;">◎</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>補助幹線道路</td> <td style="text-align: center;">◎</td> <td style="text-align: center;">◎</td> <td style="text-align: center;">◎</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) ◎ 第1ランク (原則として用いる地名) ○ 第2ランク (2地名表示の場合用いる地名) 【適用】道路標識設置基準・同解説, P.24, 昭和62年1月, (社)日本道路協会</p> <p>③ 愛知県及び関係する各県の地名は, 表 6.7, 表 6.8, 表 6.9を参考にして現地の状況に即し選定するものとする。</p> <p>(ク) 警戒標識 警戒標識は, 運転者に対して道路上及び沿道における運転上の危険または注意すべき状況を予告し, 必要な措置を要求するものである。必要な箇所には必ず設置されていることが大切で, あまり過度に設置すると効果を弱めることになるので, 適正な設置計画をたてることが重要である。</p>	道路の種別 道路の機能分類	一般国道	県道		市道	指定区間外	主要地方道	一般県道	主要な市道	主要幹線道路	●	○			幹線道路	○	●	○	○	補助幹線道路		○	●	●	道路の分類	重要地	主要地	一般地	主要幹線道路	◎	○		幹線道路	◎	◎	○	補助幹線道路	◎	◎	◎	<p>参考文献の追記</p>
道路の種別 道路の機能分類		一般国道	県道		市道																																																													
	指定区間外	主要地方道	一般県道	主要な市道																																																														
主要幹線道路	●	○																																																																
幹線道路	○	●	○	○																																																														
補助幹線道路		○	●	●																																																														
道路の種別 道路の機能分類	一般国道	県道		市道																																																														
	指定区間外	主要地方道	一般県道	主要な市道																																																														
主要幹線道路	●	○																																																																
幹線道路	○	●	○	○																																																														
補助幹線道路		○	●	●																																																														
道路の分類	重要地	主要地	一般地																																																															
主要幹線道路	◎	○																																																																
幹線道路	◎	◎	○																																																															
補助幹線道路	◎	◎	◎																																																															

第6編 交通安全
6-92

新	旧	改訂理由																																																																				
<p>(c) 距離表示 大きな交差点では、案内上の分岐点をどこにするかで、標示する距離が異なるが、一般に当該標識の設置位置から道路に沿った実質上の分岐点までの距離を10m程度の単位で表示すればよい。 交差点までの距離の計り方は、道路標識設置基準・同解説、P.96～97、令和2年6月、(公社)日本道路協会の図-3.2.4を参照するものとする。</p> <p>(2) 交差点の案内 交差道路の方面、方向等を案内する必要がある交差点には、指示、誘導標識を設置するものとする。</p> <p>(a) 種類及び使用区分 (7) 方面、方向等 (105) 系統と(108) 系統があるが、(108) 系統を標準とする。</p> <p style="text-align: center;">表 6.8 交差点の予告案内及び交差点案内の使用区分</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>予告・交差点</th> <th colspan="2">使用区分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>108-A</td> <td>予告</td> <td rowspan="4"> ・交差形状を示す必要がある道路の交差点。標識設置位置において、付加車線を加えて片側3車線以下の道路。 ・交差道路に案内すべき道路の通称名がある道路の交差点。 </td> <td rowspan="4"></td> </tr> <tr> <td>108の2-A</td> <td>交差点</td> </tr> <tr> <td>108の3</td> <td>予告</td> </tr> <tr> <td>108-4</td> <td>交差点</td> </tr> <tr> <td>108-B</td> <td>予告</td> <td> ・標識設置位置において、付加車線を加えて片側4車線以上となる道路。 ・進行方向別区分を表示する必要がある場合。 ・交通量の多い道路で必要がある場合。 </td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>108の2-B</td> <td>交差点</td> <td> ・図(P80の108の2-Bの右図)の板面表示は、各通行帯上に設置するもので、特に各通行帯毎に案内が必要な場合。 </td> </tr> <tr> <td>118-B</td> <td>交差点</td> <td rowspan="4"> ・交差道路に案内すべき道路の路線番号のある道路の交差点。 </td> <td rowspan="4"></td> </tr> <tr> <td>118-C</td> <td>交差点</td> </tr> <tr> <td>118の2-B</td> <td>交差点</td> </tr> <tr> <td>118の2-C</td> <td>交差点</td> </tr> </tbody> </table> <p>詳細は道路標識設置基準・同解説、P.106、令和2年6月、(公社)日本道路協会を参照のこと。</p> <p>(i) まわり道 工事等のため、まわり道を示す必要がある交差点には「まわり道(120-A,B)」を設置するものとする。使用区分については、道路標識設置基準・同解説、P.109、令和2年6月、(公社)日本道路協会の表-2.3.1を参照するものとする。</p> <p>(b) 設置場所 交差点の手前150m以内(105系統は30m以内)の地点における左側の路端車道の上方、中央分離帯若しくは交通島または交差点における進行方向の正面の路端。ただし「まわり道」は交差点の手前の左側の路端。</p>	種類	予告・交差点	使用区分		108-A	予告	・交差形状を示す必要がある道路の交差点。標識設置位置において、付加車線を加えて片側3車線以下の道路。 ・交差道路に案内すべき道路の通称名がある道路の交差点。		108の2-A	交差点	108の3	予告	108-4	交差点	108-B	予告	・標識設置位置において、付加車線を加えて片側4車線以上となる道路。 ・進行方向別区分を表示する必要がある場合。 ・交通量の多い道路で必要がある場合。		108の2-B	交差点	・図(P80の108の2-Bの右図)の板面表示は、各通行帯上に設置するもので、特に各通行帯毎に案内が必要な場合。	118-B	交差点	・交差道路に案内すべき道路の路線番号のある道路の交差点。		118-C	交差点	118の2-B	交差点	118の2-C	交差点	<p>(c) 距離表示 大きな交差点では、案内上の分岐点をどこにするかで、標示する距離が異なるが、一般に当該標識の設置位置から道路に沿った実質上の分岐点までの距離を10m程度の単位で表示すればよい。</p>  <p style="text-align: center;">図 6-5 交差点までの距離の計り方</p> <p style="text-align: center;">【適用】道路標識設置基準・同解説、P.78、昭和62年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(2) 交差点の案内 交差道路の方面、方向等を案内する必要がある交差点には、指示、誘導標識を設置するものとする。</p> <p>(a) 種類及び使用区分 種類及び使用区分は表6.12、表6.13によるものとする。</p> <p>(7) 方面、方向等 (105) 系統と(108) 系統があるが、(108) 系統を標準とする。</p> <p style="text-align: center;">表 6.12 交差点の予告案内及び交差点案内の使用区分</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>予告・交差点</th> <th colspan="2">使用区分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>108-A</td> <td>予告</td> <td rowspan="4"> ・交差形状を示す必要がある道路の交差点。標識設置位置において、付加車線を加えて片側3車線以下の道路。 </td> <td rowspan="4"> ・交差道路に案内すべき道路の通称名がある道路の交差点。 </td> </tr> <tr> <td>108の2-A</td> <td>交差点</td> </tr> <tr> <td>108の3</td> <td>予告</td> </tr> <tr> <td>108-4</td> <td>交差点</td> </tr> <tr> <td>108-B</td> <td>予告</td> <td> ・標識設置位置において、付加車線を加えて片側4車線以上となる道路。 ・進行方向別区分を表示する必要がある場合。 ・交通量の多い道路で必要がある場合。 </td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>108の2-B</td> <td>交差点</td> <td> ・図(P80の108の2-Bの右図)の板面表示は、各通行帯上に設置するもので、特に各通行帯毎に案内が必要な場合。 </td> </tr> <tr> <td>118-B</td> <td>交差点</td> <td rowspan="4"> ・交差道路に案内すべき道路の路線番号のある道路の交差点。 </td> <td rowspan="4"></td> </tr> <tr> <td>118-C</td> <td>交差点</td> </tr> <tr> <td>118の2-B</td> <td>交差点</td> </tr> <tr> <td>118の2-C</td> <td>交差点</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">【参考】道路標識設置基準・同解説、P.87～89、昭和62年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(i) まわり道 工事等のため、まわり道を示す必要がある交差点には「まわり道」を設置するものとする。</p> <p style="text-align: center;">表 6.13 (120) 系統の種類及び使用区分</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>使用区分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>迂回路が複雑または交通量の多い道路の、本線から迂回路に分岐する交差点。迂回路内での交差点等で迂回車両を案内する場合。</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>迂回路の入口(迂回路が明確な場合はBのみの場合もある。)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">【適用】道路標識設置基準・同解説、P.90、昭和62年1月、(社)日本道路協会</p> <p>(b) 設置場所 交差点の手前150m以内(105系統は30m以内)の地点における左側の路端車道の上方、中央分離帯若しくは交通島または交差点における進行方向の正面の路端。ただし「まわり道」は交差点の手前の左側の路端。</p>	種類	予告・交差点	使用区分		108-A	予告	・交差形状を示す必要がある道路の交差点。標識設置位置において、付加車線を加えて片側3車線以下の道路。	・交差道路に案内すべき道路の通称名がある道路の交差点。	108の2-A	交差点	108の3	予告	108-4	交差点	108-B	予告	・標識設置位置において、付加車線を加えて片側4車線以上となる道路。 ・進行方向別区分を表示する必要がある場合。 ・交通量の多い道路で必要がある場合。		108の2-B	交差点	・図(P80の108の2-Bの右図)の板面表示は、各通行帯上に設置するもので、特に各通行帯毎に案内が必要な場合。	118-B	交差点	・交差道路に案内すべき道路の路線番号のある道路の交差点。		118-C	交差点	118の2-B	交差点	118の2-C	交差点	種類	使用区分	A	迂回路が複雑または交通量の多い道路の、本線から迂回路に分岐する交差点。迂回路内での交差点等で迂回車両を案内する場合。	B	迂回路の入口(迂回路が明確な場合はBのみの場合もある。)	<p>参考文献の追記</p>
種類	予告・交差点	使用区分																																																																				
108-A	予告	・交差形状を示す必要がある道路の交差点。標識設置位置において、付加車線を加えて片側3車線以下の道路。 ・交差道路に案内すべき道路の通称名がある道路の交差点。																																																																				
108の2-A	交差点																																																																					
108の3	予告																																																																					
108-4	交差点																																																																					
108-B	予告	・標識設置位置において、付加車線を加えて片側4車線以上となる道路。 ・進行方向別区分を表示する必要がある場合。 ・交通量の多い道路で必要がある場合。																																																																				
108の2-B	交差点	・図(P80の108の2-Bの右図)の板面表示は、各通行帯上に設置するもので、特に各通行帯毎に案内が必要な場合。																																																																				
118-B	交差点	・交差道路に案内すべき道路の路線番号のある道路の交差点。																																																																				
118-C	交差点																																																																					
118の2-B	交差点																																																																					
118の2-C	交差点																																																																					
種類	予告・交差点	使用区分																																																																				
108-A	予告	・交差形状を示す必要がある道路の交差点。標識設置位置において、付加車線を加えて片側3車線以下の道路。	・交差道路に案内すべき道路の通称名がある道路の交差点。																																																																			
108の2-A	交差点																																																																					
108の3	予告																																																																					
108-4	交差点																																																																					
108-B	予告	・標識設置位置において、付加車線を加えて片側4車線以上となる道路。 ・進行方向別区分を表示する必要がある場合。 ・交通量の多い道路で必要がある場合。																																																																				
108の2-B	交差点	・図(P80の108の2-Bの右図)の板面表示は、各通行帯上に設置するもので、特に各通行帯毎に案内が必要な場合。																																																																				
118-B	交差点	・交差道路に案内すべき道路の路線番号のある道路の交差点。																																																																				
118-C	交差点																																																																					
118の2-B	交差点																																																																					
118の2-C	交差点																																																																					
種類	使用区分																																																																					
A	迂回路が複雑または交通量の多い道路の、本線から迂回路に分岐する交差点。迂回路内での交差点等で迂回車両を案内する場合。																																																																					
B	迂回路の入口(迂回路が明確な場合はBのみの場合もある。)																																																																					