

取付道路等

5

三重県

## 5章 取付道路等

### 目次

5-1 総則	5-1
5-1-1 目的	5-1
5-1-2 適用範囲	5-1
5-1-3 取扱区分	5-1
5-1-4 管理協定及び財産区分	5-1
5-2 取付道路許可基準	5-1
5-2-1 取付道路を取付ける本線の幅員	5-1
5-2-2 計画交通量	5-2
5-2-3 計画速度	5-2
5-2-4 交差点の交通制御	5-2
5-2-5 交差点の位置	5-3
5-2-6 交差の形状	5-4
5-2-7 交差点の接続部の幅員等	5-5
5-3 小規模道路及び農道の許可基準	5-13
5-3-1 対象道路	5-13
5-3-2 取付け部の形状	5-13
5-3-3 隅角部の曲線半径	5-14
5-3-4 横断勾配（取付勾配）	5-14
5-4 歩道に設置する自動車乗り入れ道路許可基準	5-16
5-4-1 総則	5-16
5-4-2 横断歩道箇所等における車道とのすりつけ部	5-21
5-4-3 車両乗入れ部	5-28
5-4-4 バス停車帯又はバス停留所における歩道等の構造	5-40
5-4-5 歩道等に隣接する側溝等の取扱い	5-41
5-4-6 視覚障害者誘導用ブロックの設置	5-41
5-5 歩道のない本線への乗り入れ許可基準	5-41
5-6 諸問題と対応法	5-42

## 5. 取付道路等

### 5-1 総 則

#### 5-1-1 目的

この取扱いは、取付道路の取扱い及び構造の画一化を図り、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、技術審査事務の迅速並びに省力化を目的とする。

#### 5-1-2 適用範囲

県管理道路（以下「本線」という。）と平面交差する2車線の取り付け道路については、5-2の「取付道路許可基準」、小規模市町道及び農道等の一車線程度の取付道路については、5-3「小規模道路及び農道の許可基準」、歩道への自動車の乗入れについては、5-4「歩道に設置する自動車乗り入れ基準」、歩道のない本線への乗入れについては、5-5「歩道のない本線への乗り入れ許可基準」によること。

#### 5-1-3 取扱区分

道路法上の道路を本線に取付ける場合は協議事項として取り扱う。

道路法に基づかない道路〔道路法上の道路になる予定の道路（都市計画街路事業等）、農道、林道、自動車道（道路運送法第2条第8項）、その他の道路〕は道路法第24条の取り扱いとする。

#### 5-1-4 管理協定及び財産区分

取付道路により生じた接続部の道路管理区域を明確にするため、管理協定の必要なもの、あるいは財産区分の必要なものについては所定の手続きをするものとする。

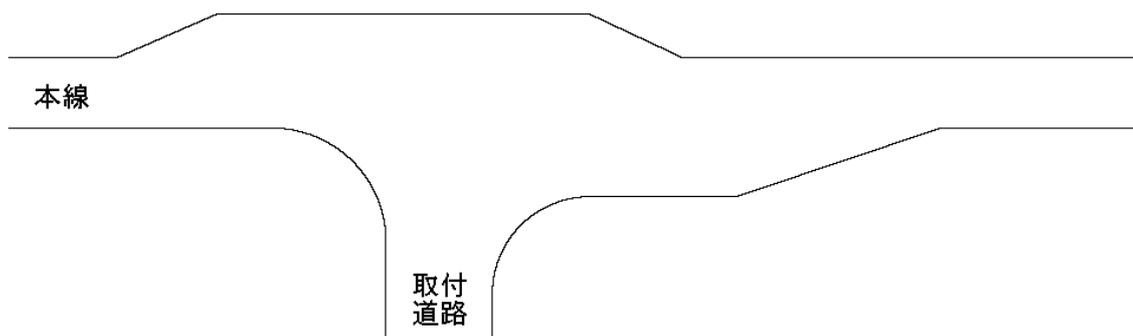
### 5-2 取付道路許可基準

交差点部の構造基準は原則として道路構造令及び道路構造令の解説と運用（（公社）日本道路協会）（以下「構造令解説」という。）によるが、細部の取扱いについては次のとおりとする。

#### 5-2-1 取付道路を取付ける本線の幅員

取付道路を取り付ける本線の幅員は、原則として6.0メートル以上の道路とする。

ただし、幅員6.0メートル未満の道路にあつては、待避所の設置により、車両の通行に支障がないと判断される場合はこの限りでない。



## 5. 取付道路等

### 5-2-2 計画交通量

交差点の構造設計は、原則としてその道路の設計時間交通量により行うものとする。

設計時間交通量の基礎となる道路の計画交通量を計画する場合は、県管理道路が2車線以上かつ現交通量が4,000台/日以上以上の道路にあっては、20年後の交通量を対象とし、その他の道路にあっては5年後の計画交通量を対象とするものとする。

ただし、段階的（ステージ）施工の道路の計画交通量を計画する場合は、5年後の交通量を対象とすることができる。

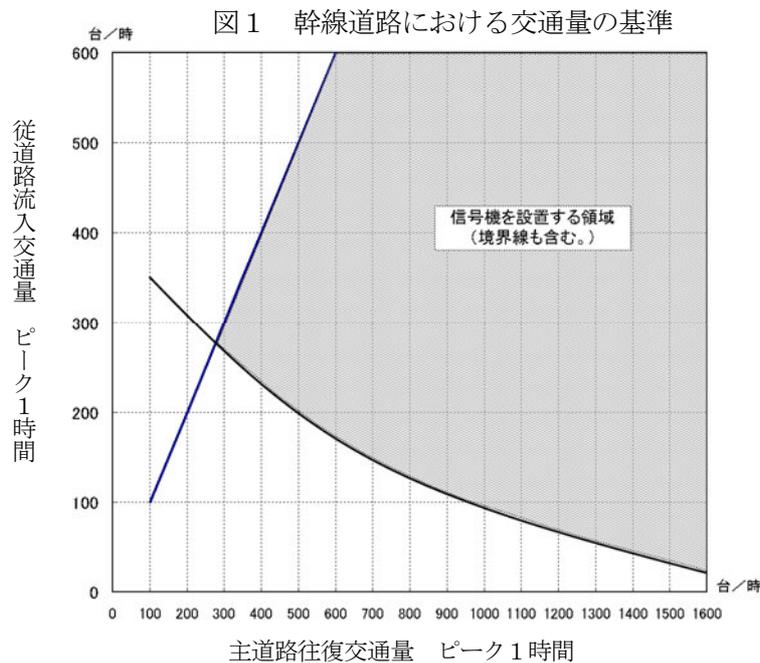
### 5-2-3 計画速度

交差点付近の本線の計画速度は、原則として本線単路部（走行速度が中断制御されずに走行できる1車線区間）の設計速度と同一とするが、一時停止や加速、減速が行われるので、場合によっては一段階下位の設計速度を用いることができる。また、信号制御される交差点付近は本線の単路部より20km/h低い値を用いることができる。

### 5-2-4 交差点の交通制御

交通制御方法については、「構造令解説」によるほか道路法第95条の2第1項により当該公安委員会の意見聴取をして設計することを原則とする。

① 信号機による制御を必要とする交差点は、次の図1、図2、図3を目安とする。



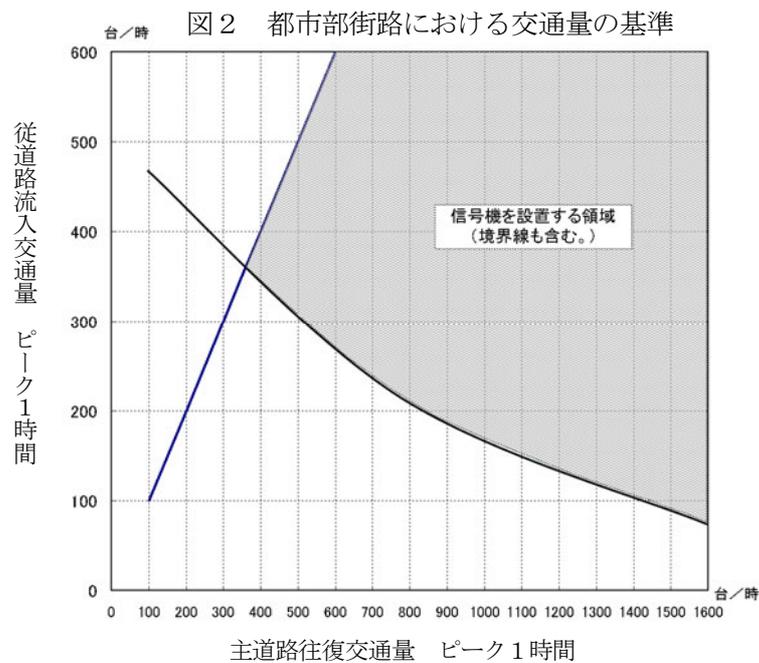
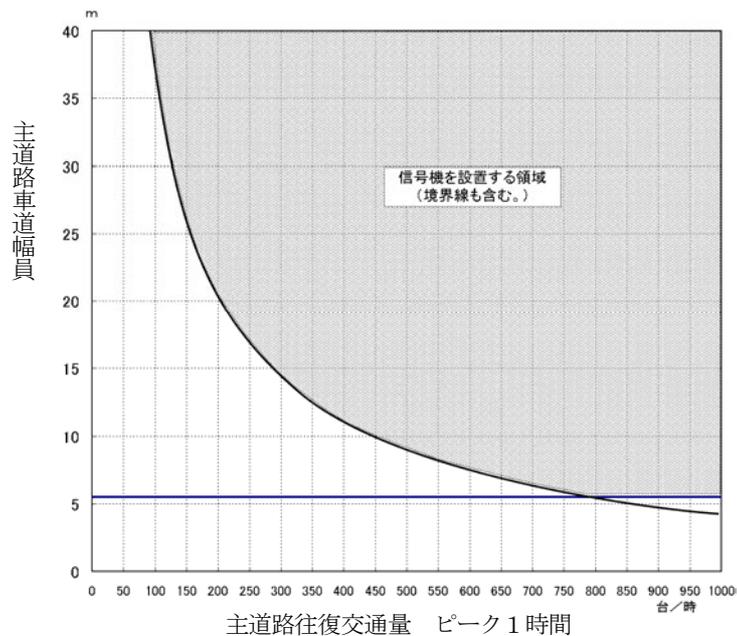


図3 歩行者の交通整理のため設置する信号機の基準



## ② 一時停止標識による制御

信号制御を必要としない交差点の場合は、交通量の少ない道路を制御する。

## 5-2-5 交差点の位置

## ① 本線の曲線半径

本線の曲線半径が200メートル以下の小さい曲線部への取付けは、原則としてさける。やむを得ない場合であっても、構造令解4-3-2 説曲線半径の最小曲線半径を下回らないものとする。

また、所定の視認距離（構造令解説4-3-1）を確保して取り付けるものとする。

## ② 本線の縦断曲線

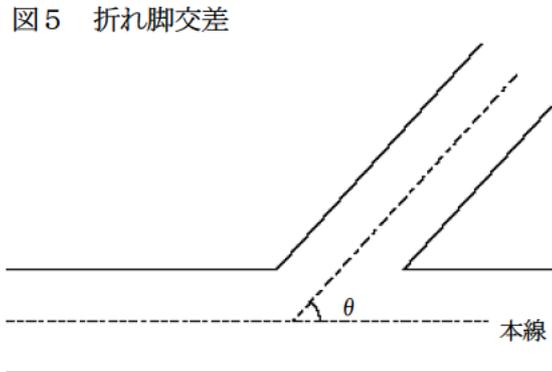
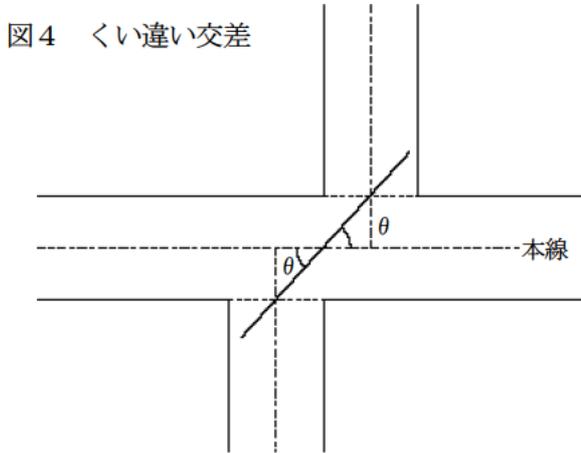
縦断曲線の頂部または底部付近への取付け、または縦断勾配2.5%以上の道路区間への取付け

## 5. 取付道路等

はさけるものとする。

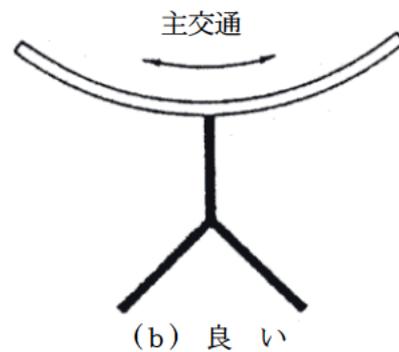
### 5-2-6 交差の形状

- ① くい違い交差(図4)や折れ脚交差(図5)をさけるとともに直角に近い角度で接続させる。やむを得ない場合でも交角は60度以上とする。ただし、中央分離帯のある箇所は除く。



- ② 交差点での主流交通はなるべく直線に近い線形とし、主流交通の一侧に二つ以上交差しないようにする。(図6)

図6



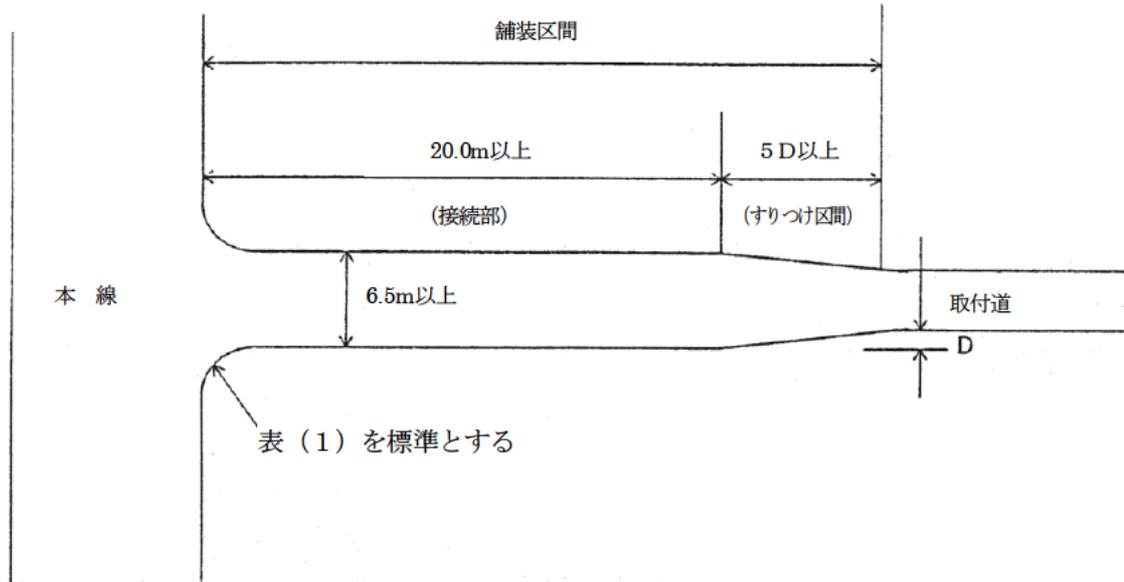
- ③ 交差点の脚数は、原則として4以下とする。
- ④ 交差点の間隔は、交通処理上できるだけ大きくとることが望ましい。「構造令解説」では設計速度×片側車線数×2となっているが、これは信号の有無、道路の規格、交差点間の織り込み長、待ち行列長、交差点に対し注意する時間、標識等の設置間隔等を考慮して決定すべきである。一般的には高速道路を除く一般道路(県管理の国道、県道)では、標準300メートル以上とし、やむを得ない場合(区画道路等)は150メートル以上を目安とする。

## 5-2-7 交差点の接続部の幅員等

## ① 取付道路の接続部の幅員

取付道路の幅員が6.5メートル未満（自動車通行可）で計画される場合、接続部の幅員は原則として6.5メートル以上とし、その延長は20メートル以上設けるものとする（図7）

図7



## ② 接続部の最小曲線半径

接続部の曲線半径は、構造令解説4-5-3により、設計速度、交差点の制御方法等に応じて数値を算出するものとするが、道路の種類に応じ表1の半径以上を標準として差し支えない。また、都市部にあつては、接続部の隅切等を行う等円滑な交差となるよう配慮すること。

表1 標準的な隅切り半径 (m)

道路種別	1級	2級	3級	4級
1級	15	12	9	6
2級	12	12	9	6
3級	9	9	9	6
4級	6	6	6	6

注) 上記表(1)は、交差角75度~105度、歩道幅員2m以上に適用する。

それ以外は、個別に検討を行うこと。

## 5. 取付道路等

### ③ 接続部の取付け縦断勾配と制限長

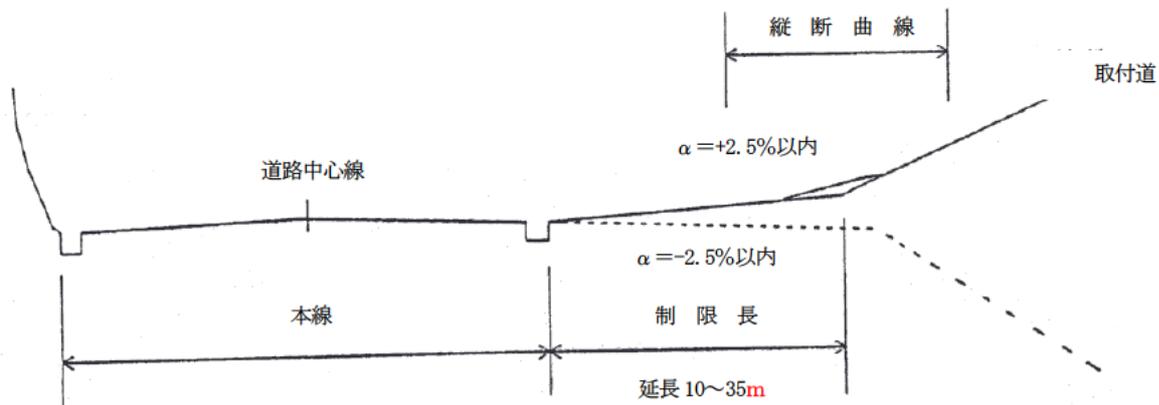
(a) 取付け縦断勾配は、2.5%以内とし、接続部35メートル以内の変化点には、所定の縦断曲線を設けること。

(b) 上記2.5%以内の勾配を設ける制限長は、次のとおりとする。(図8)

幅員6.5メートル未満の道路の場合は10メートル以上とし、幅員6.5メートル以上の道路で山地部は15メートル以上、平地部は35メートル(ただし地方部の平地部は20メートル)以上設けるものとする。

なお、都市部の幅員6.5メートル未満の道路の場合は6.0メートルまで緩和できるものとする。

図8



### ④ 交差点の最小視認距離

車両が交差点を安全かつ容易に通過し得るために、交差点の手前相当の距離より交差点の存在、信号、道路標識が確認できるように下記のとおり最小視認距離を確保するものとする。

#### (a) 信号制御される交差点

設計速度 km/h		20	30	40	50	60
視認距離	地方部 m	60	100	140	190	240
	都市部 m	40	70	100	130	170

#### (b) 一時停止制御される交差点

設計速度 km/h	20	30	40	50	60
視認距離 m	20	35	55	80	105

#### (c) 交通制御されない交差点は単路部と同じ視認距離とする。

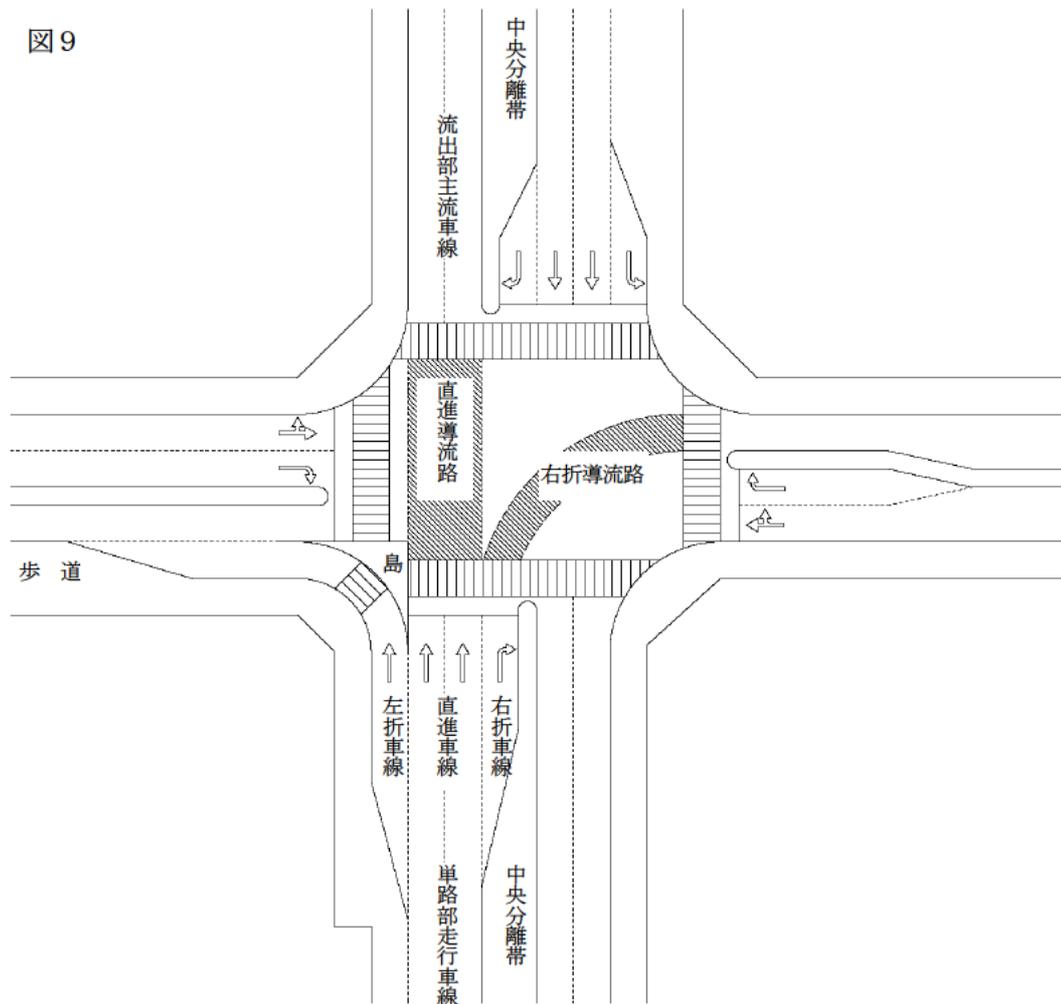
注) 単路部：信号機・一時停止標識・踏切などの外的な要因によって交通が中断されない部分をいい、車線数とは無関係である。

設計速度 km/h	20	30	40	50	60
視認距離 m	20	30	40	55	75

以上が「構造令解説」に定められた標準値であるが、通常小支道においても40メートル以上の視認距離を確保するのが望ましい。

## ⑤ 付加車線の設置

交差点において右左折する車両が屈折する場合は、本線直進車線上で減速あるいは一時停止をし、直進後続車の走行に支障を及ぼすこととなるので、直進車線（主流車線ともいう）とは独立した右左折専用車線を本線に付加し交通流を安全かつ正確に導くものとする。（図9）



## (a) 付加車線（右左折車線）

幅員は3.0メートルを標準とする。

## (b) 本線のシフト

平面交差において付加車線を設けるために本線シフト（移行）を行う場合のシフト区間長は当該道路の設計速度、都市部・地方部の別、平面線形に応じて決めるものとする。

## (イ) 直線区間

直線区間において本線シフトを行う場合の区間長は、表2の計算式によって求められる値と最小値を比較して、いずれか大きいほうの値を標準とする。

5. 取付道路等

表2 本線シフト区間長

(単位：m)

設計速度 (km/h)	地域区分	地 方 部		都 市 部	
		計 算 式	最 小 値	計 算 式	最 小 値
80		$\frac{V \cdot \Delta W}{2}$	85	—	—
60			60		40
50		$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	40	$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	35
40			35		30
30			30		25
20			25		20

注)  $\Delta W$ ：本線の横方向シフト量 (m)

(ロ) 曲線区間

曲線区間の場合、曲線半径等によって条件が違ってくるが、S曲線をつくらなくてすむので、一般には直線区間よりもすりつけは容易である。すりつけ区間長としては、前項の標準値を参考にするとよい。

(c) 車線数の増減の場合のすりつけ

単路部において車線数を増減させる場合には、当該道路の設計速度、道路の存する地域の別、平面線形に応じて適切にすりつけを行うものとする。

単路部において車線数を増減させる場合は、テーパを設けて適切にすりつけを行うことが必要である。(図10) このときすりつけ率としては表3を用いるとよい。

なお、平面交差点で付加車線を設けるために本線シフトさせる場合は次項(d)によるものとする。

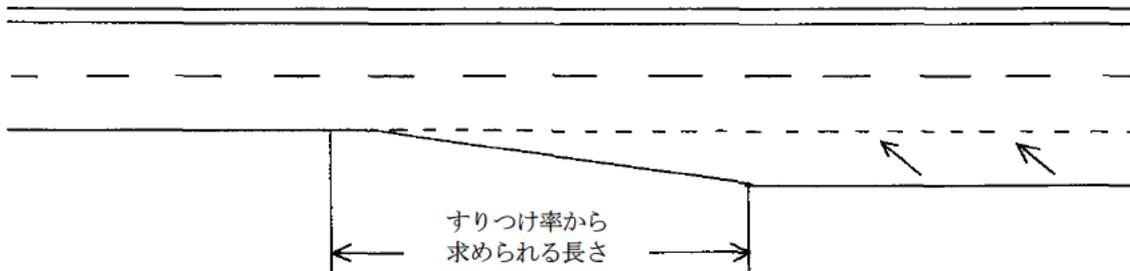


図10 車線数増減の場合のすりつけ

(イ) 直線区間

表3 すりつけ率の標準値

設計速度 (km/h)	すりつけ率の標準値	
	地 方 部	都 市 部
120	1/70	—
100	1/60	—
80	1/50	1/40
60	1/40	1/30
50	1/30	1/25
40	1/25	1/20
30	1/20	1/15
20	1/15	1/10

## (ロ) 曲線区間

曲線区間において車線数を増減させる場合のすりつけは、その曲線半径等によって条件が違ってくるが、S曲線をつくらなくてすむので、一般には直線区間より容易である。すりつけ長としては、直線距離よりやや短くてよい。

## (d) 右折車線

## (イ) 右折車線の設置

平面交差点には、次に掲げる場合を除き、右折車線を設けるものとする。

- 1) 右折を認めない場合
- 2) 第3種第4級、第3種第5級、第4種第3級、第4種第4級の道路にあつて、当該路及び交差道路のピーク時の処理能力に十分余裕がある場合。
- 3) 設計速度40km/h以下の2車線道路において、設計交通量が極めて少ない場合。

**【解 説】**

右折車線は、右折が主流交通となるような特別の場合を除いて、直進車線とは独立に付加して設けなければならない。単路部における走行車線の一部（例えば2車線のうち1車線）を右折車線としてはならない。右折車線に入るためには主流車線から車線変更をしなければならないようにすることが必要である。したがって、右折車線を直進車線と兼用することはできない。

右折車線は、原則として交差点の基本的な構成要素として、すべての交差点に設置するものとするが、上記の条件に該当する場合には、これを設置しないことができる。ただし3)の「設計交通量が極めて少ない場合」とは、設計時間交通量が200台/時未満でかつ右折率が20%未満の場合とする。しかし、地方部の道路では、前記の2)、3)に該当する場合であっても、安全上の配慮等からなるべく右折車線を設置することが望ましい。

## (ロ) 右折車線長

右折車線の長さは、設計速度とそこに滞留する車両の数に応じて決めるものとする。

**【解 説】**

右折車線長は、テーパ長と、滞留に必要な長さから成る。(図11)

$$L = l_d + l_s$$

L : 右折車線長 (m)

$l_d$  : テーパ長 (m)

$l_s$  : 滞留長 (m)

このうちテーパ長 ( $l_d$ ) は、減速のために必要な区間であると同時に右折車を直進車線から右折車線へスムーズにシフトさせる役割を持っている。したがって、 $l_d$ は減速のために必要な長さ ( $l_b$ ) または右折車線へのシフトに必要な長さ ( $l_c$ ) のいずれをも下回ってはならない。

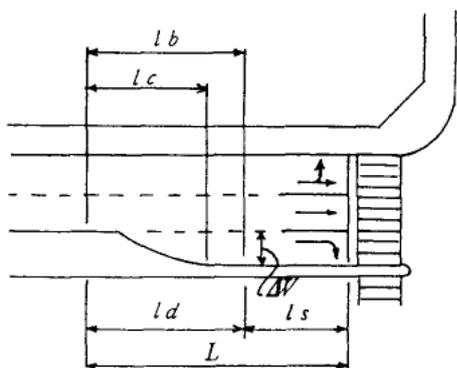
平面交差部における減速のために必要な最小長 ( $l_b$ ) は、表4のとおりである。一方、直進車線から右折車線にシフトするための必要な最小長 ( $l_c$ ) は、次式で与えられる。

$$l_c = \frac{V \times \Delta W}{6} \dots\dots\dots (d) - 1$$

V : 設計速度 (km/h)

$\Delta W$  : 横方向のシフト量 (m) (付加車線の幅員と考えてよい。)

5. 取付道路等



(この図は  $l_b > l_c$  の場合のものである。)

図11 右折車線長

表4 減速のために必要な最小長( $l_b$ )

(単位：m)

設計速度 (km/h)	区分	
	地方部の主道路	地方部の従道路および都市部の道路
80	60	45
60	40	30
50	30	20
40	20	15
30	10	10
20	10	10

したがって  $l_d$  は表4の  $l_b$  または (d) - 1 式による  $l_c$  のいずれか大きいほうの値としなければならない。 ((d) - 2 式)

$$l_d = \max(l_b, l_c) \dots\dots\dots (d) - 2$$

滞留に必要な長さ  $l_s$  は次式によって求められる。

$$l_s = 1.5 \times N \times S \dots\dots\dots (d) - 3$$

N : 1 サイクル当たりの平均右折車数 (台)

S : 平均車頭間隔 (m)

S は乗用車の場合は 6 m、大型車の場合は 12 m として大型車混入率により補正する。

大型車混入率が不明の場合は S は 7 m としてよい。

信号で制御されない平面交差では交通量の変動を考慮に入れ、 $l_s$  を次の式によって求める。

$$l_s = 2 \times M \times S \dots\dots\dots (d) - 4$$

M : 1 分間当たりの平均右折車数 (台)

また信号交差の場合も信号のない交差の場合も、計算によって求めることができない場合は、少なくとも 30 m は確保すべきである。

このようにして  $l_d$  と  $l_s$  の和が最小右折車線長になるわけであるが ((d) - 2)、((d) - 3)、((d) - 4) 式はいずれもかなりきびしい走行条件を想定しており地方部で線形が良く高速走行が予想されるような道路ではできるだけ十分な右折車線長をとるべきであり、上記の  $l_d$  の値は ((d) - 2) 式の 2 倍程度とすることが望ましい。

また逆に制約条件が多い都市部では上述の最小右折車線長が確保できない場合も少なくない。右折車線長が短くなれば右折車の滞留によって、直進交通が阻害される頻度及び程度は大きくなるが、変動する交通状況のもとでは上記の計算値よりも短い右折車線であっても、やはりそれなりの効果はある。したがって計算値以下の場合であっても諸条件の許す範囲で最大の右折車線長をとるようにすべきである。その際、右折車線長の縮小は、まずテーパ部 ( $l_d$ ) で行い、滞留長 ( $l_s$ ) はできるだけ確保すべきである。

(ハ) 新設の平面交差点における右折車線

都市部、地方部を問わず、新設の交差点では、周辺地域や交差道路沿道の土地利用、交通発生源等を検討して右折交通量を予測することになるが、精度は低いものとならざるを得ない。したがって、新設交差点は供用開始後、全般の交通状況をフォローし、計画・設計上の補正を行う必要がある。右折車線長の適否は、その際の大きなチェックポイントの

ひとつであるので、必要に応じて右折車線長を改良できる余地をあらかじめ確保しておくことが望ましい。多車線道路ではしばしば片側2車線の暫定供用が行われることがあるが、このときに、右折の交通量の調査をはじめ平面交差の計画・設計を最適化するためのデータを収集・解析しておくといよい。

(二) 2車線以上の右折車線

右折交通が多く、2車線以上の右折車線を計画する場合の滞留車線長は、右折1車線としたときの滞留のために必要な長さ $l_s$ を、右折車線数で除した長さとなる。このように、右折車線が複数である場合には、右折交通と対向の直線交通との分離、中央帯の設け方などに特に注意する必要がある、信号現示の企画上も右折交通が直進交通とは分離された独自の現示で発進・走行するようにしなければならない。また、流出側の車線数は流入側の右折車線数よりも多くななければならない。

(e) 左折車線

1. 次に掲げる場合には、左折車線または左折路を設けるものとする。

- 1) 交差角が60度以下の鋭角の交差で、左折路交通が多い場合
- 2) 左折交通が特に卓越する場合
- 3) 左折車の速度が高い場合
- 4) 左折車及び左折の流出部の歩行者が共に多い場合
- 5) その他、特に必要と認められる場合

ただし、第3種第5級及び第4種第4級の道路には設けないことができる。

2. 左折車線の長さは、設計速度とそこに滞留する車両の数に応じて決めるものとする。

**【解 説】**

左折車線も、右折車線の場合と同様に、主流車線（直進車線）とは独立に付加して設置しなければならない。左折導流路のうち、交通島によって分離して設けられるものを特に「左折路」という。左折路は単独で用いてもよいし、左折車線や減速車線の端部処理として用いてもよい。

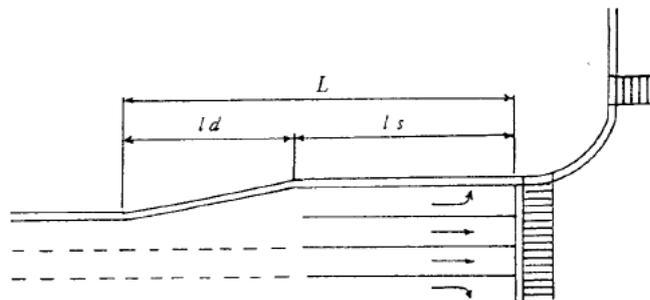


図12 左折車線

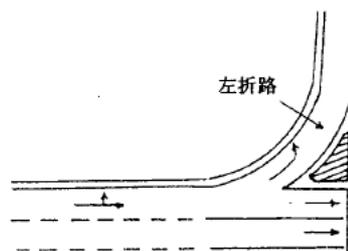


図13 左折路（単独で用いる場合）

## 5. 取付道路等

左折車線長 $L$ は図12に示すように、テーパ長( $l_d$ )と滞留長( $l_s$ )とから成り、それぞれ右折車線長と同じ考え方で決める。(d)の(ロ)参照。

### ① 中央分離帯及び交通島の設置

分離帯及び交通島は交差点での交通流の安全、かつ、正確な誘導をはかるため下記に該当するものについては、十分検討して設置するものとする。

(a) 設計速度が60km/h以上の道路が互いに交会する場合

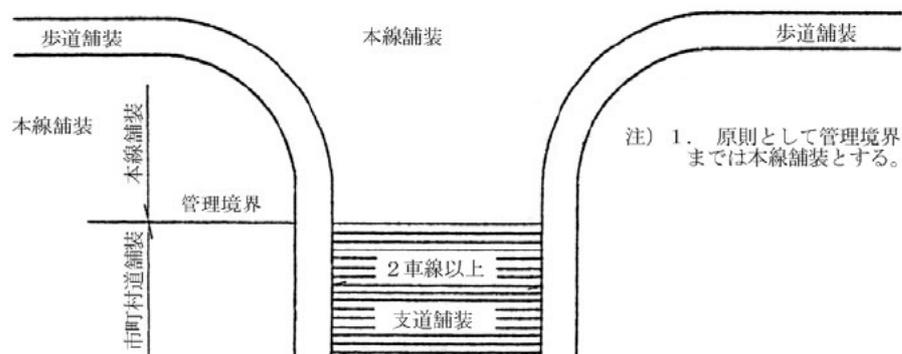
(b) 歩行者の横断が多く、かつ、横断延長が長い場合

### ② 取付道路の舗装

取付道路の舗装は、アスファルト舗装要綱またはコンクリート舗装要綱によるものとし、交差点内及び本線内に設ける付加車線の舗装厚は、本線の舗装構成以上とする。

取付道路が砂利道であっても接続部15メートル以上は所定の舗装を舗装すること。(図14)

図14

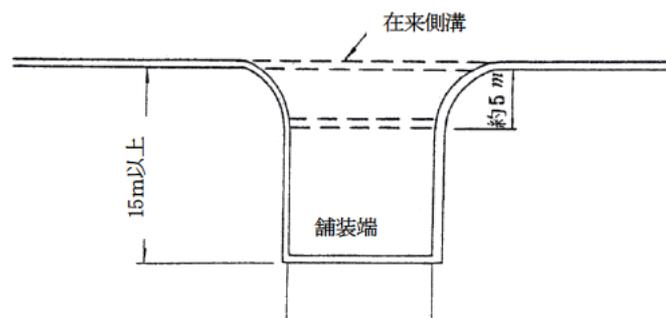


### ③ 排水施設

一般には取付道路の排水を本線の排水路に落とさないよう措置するものとするが、やむを得ない場合は流量を検討のうえ決定する。

側溝は取付け部の保護上5メートル前後まで切廻しをするとともに、新たに交差点内となるため、横断排水を暗渠とする。やむを得ない場合には、路面集水用グレーチングと横断構造物が一体となった構造のものを設置する。(図15)

図15



### ④ 交差部の道路照明及び道路標識

照明施設を設置する場合においては、原則として指定規格「道路照明施設設置基準・同解説(平成19年10月)」による。また、必要に応じて案内標識、あるいは、警戒標識を設置する。

この場合、占用もしくは本線敷外に設置するものとし、施設の管理は設置者側で行うものとする。

また、開発行為の場合、所定の手続きにより本線管理者に帰属させることによって、本線管理者等が施設の管理を行う場合も考えられる。

5-3 小規模道路及び農道の許可基準

5-3-1 対象道路

小規模市町道（自動車通行可）及び農道等の一車線程度の取付道路を対象とする。

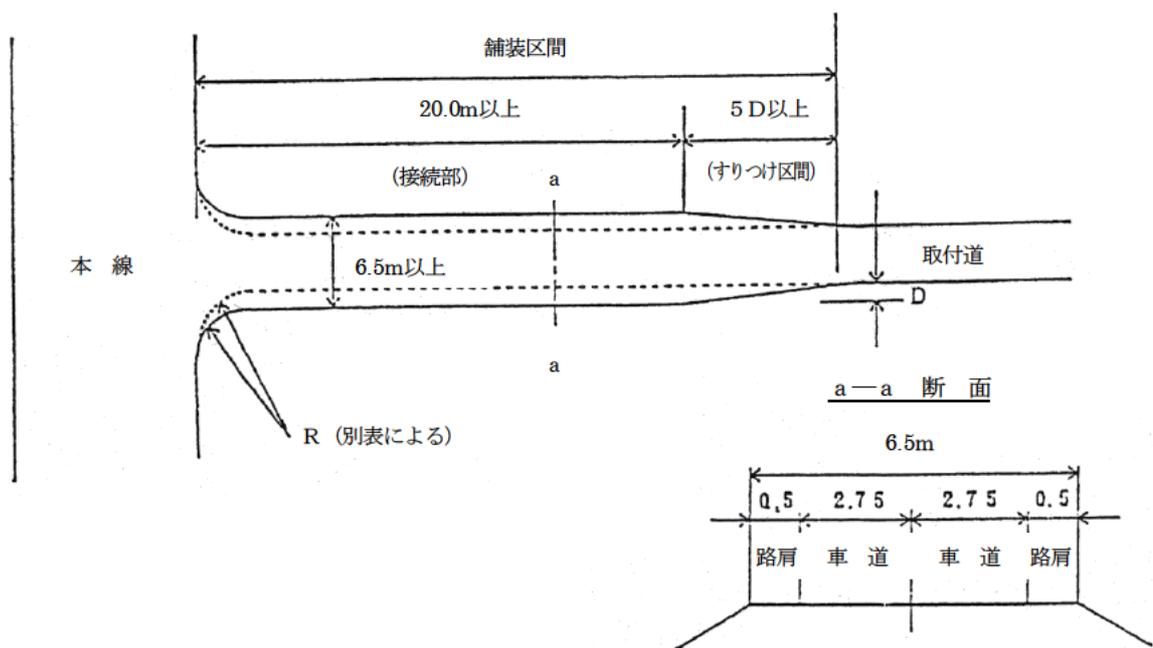
この基準は本線改築工事に伴う支道付け替え及び市町からの交差協議による取付道路等に適用するものとする。

5-3-2 取付け部の形状

幅員6.5メートル未満の取付道路（自動車通行可）の取付け部は、2車区分（ $0.5\text{m} + 2.75\text{m} + 2.75\text{m} + 0.5\text{m} = 6.5\text{m}$ ）とし、その延長は20メートルを標準とする。

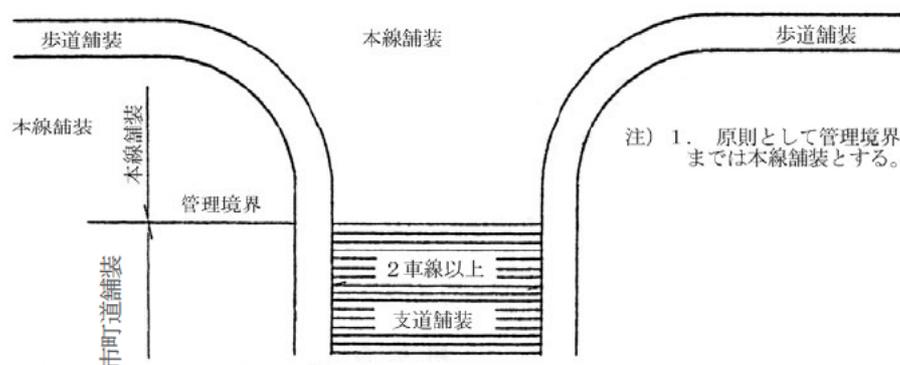
ただし、交通量（自動車交通）が少ない場合や、利用者の範囲が限定されている場合などはこの限りではない。

図16



ただし、舗装の区分は、図17により行うものとする。

図17



## 5. 取付道路等

### 5-3-3 隅角部の曲線半径

隅角部の曲線半径は幅員により表5の値を標準とする。(図18)

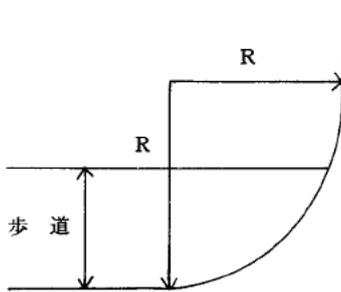
表5 隅角部曲線半径

幅員 (m)	曲線半径 [R] (m)
6.5	6
4~6.5	
2~4	3

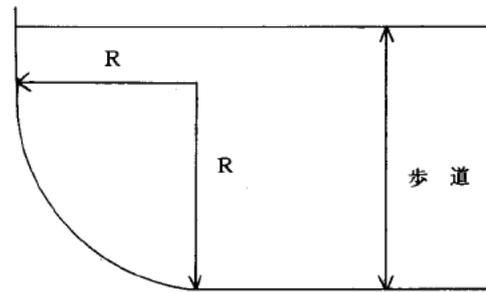
(注) 歩道幅員が上記半径より大きい場合は、歩道幅員を半径としてもよい。

図18 隅切部の曲線半径

・通常の場合



・(注)の場合



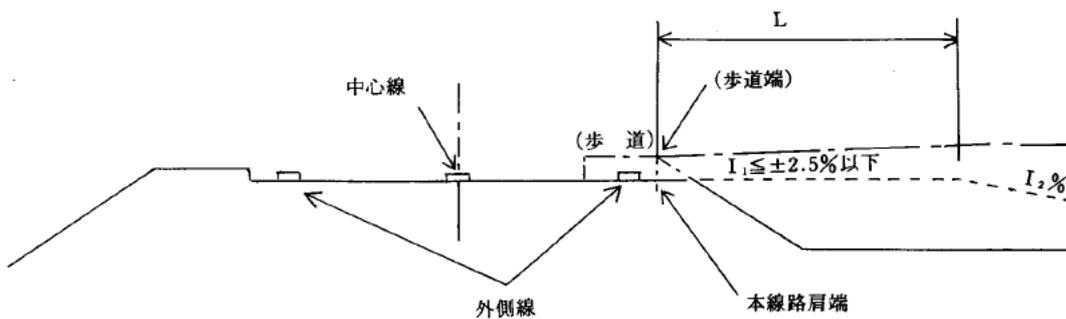
### 5-3-4 横断勾配 (取付け勾配)

取付道路の縦断勾配は道路の幅員により表6の値以下とする。

また、車両の停車区間は勾配2.5パーセント以下とし、その区間長 (L) は表6の値以上とする。

(図19)

図19



(注) 保護路肩はLに含めて良い。

表6

幅員 (m)	L (m) I1 ≤ 2.5%以下の区間長	I2 (%) (取付け最急勾配)
6.5	6	8 (10)
4~6.5		

2～4	3	9 (1 2)
-----	---	---------

注) ( ) はやむを得ない場合の特例とする。

・幅員4.0～6.5mについては、3種5級、4種4級（設計速度30km/h）として8%（10%）とする。

・幅員2.0～4.0mについては、設計速度20km/hとして9%（12%）とする。

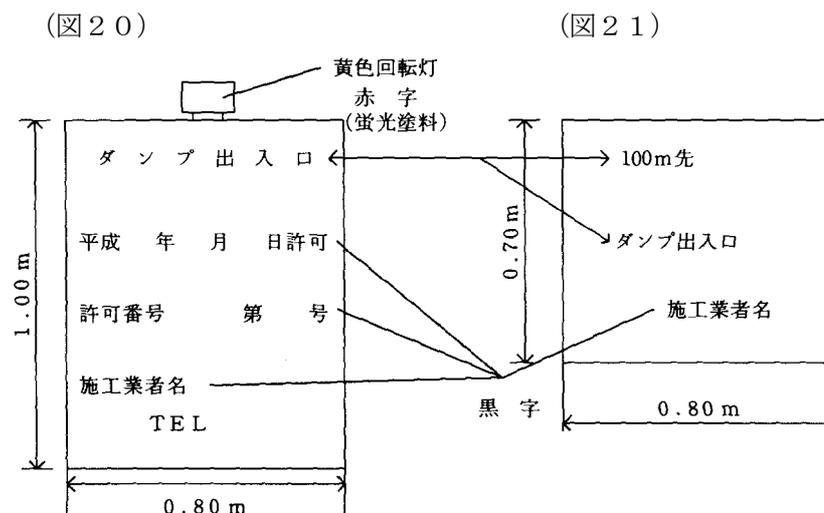
※ その他土砂採取または道路沿いの宅地造成等のための仮設道路（出入口）の県管理道路への取付については以下の事項に留意すること。

### ① 交通安全対策

(イ) ダンプ出入口には「ダンプ出入口の表示板」（図20）を設置するとともに、出入口手前100メートル及び50メートルにそれぞれ「ダンプ出入口注意表示板」（図21）を設置させること。

(ロ) 出入口に交通整理員の配置

県管理道路の交通量500台/12h以上のものについては、ダンプ出入口に交通整理員を配置し、交通安全確保に努めること。



(注) 許可番号は道路法第24条・32条の許可とする。

### ② 仮設道路（出入口）設置に際して技術上の留意事項

(イ) 仮設道路（出入口）に取り付く県管理道路の幅員は、原則として6.0メートル以上の道路であること。6.0メートル未満の道路にあつては、待避所の設置等により一般車両の通行に支障がないと判断される場合はこの限りでない。

(ロ) 仮設道路（出入口）の県管理道路取付け部15メートルはレベル区間として県管理道路に土砂、雨水が流れ出さないように留意するとともに排水施設の設置、必要に応じては、土砂流失防止擁壁等の処置を指示するものとする。

(ハ) 仮設道路（出入口）の県管理道路取付け部15メートルは、アスファルト舗装（CB R 6程度）により加工し、県管理道路の舗装面への土砂による汚損を防止すること。

## 5. 取付道路等

### 5-4 歩道に設置する自動車乗り入れ基準

#### 5-4-1 総則

##### (1) 基準の目的

平成11年4月1日より「三重県バリアフリーのまちづくり推進条例」が施行され、同年12月28日に「三重県バリアフリーのまちづくり推進条例施行規則」が施行されたが、その後、平成19年4月に「三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進条例、同条例施行規則」へと名称等を変更がされた。その中において道路等の整備基準が示され、高齢者、身体障がい者その他の歩行者（車いす、乳母車を利用する者を含む。）及び自転車の安全かつ円滑な通行を確保するために、歩道及び自転車歩行者道（以下、「歩道等」という。）並びに分離帯（交通島を含む。）等においては、通行に支障となる段差や勾配を解消し、誰もが利用しやすい構造とする必要がある。

本基準は、平成17年2月3日付け国都街第60号の2・国道企第102号の2において、「歩道の一般的構造に関する基準等について」と国土交通省都市・地域整備局長、道路局長より通知が出ており、これを受け、より詳細にさらに三重県独自の基準として、歩道等の一般部、横断歩道箇所等における車道とのすりつけ部、車両乗入れ部及びバス停車帯等の一般的構造を定めるものとする。

なお、一般の用に供される道路で歩道を新築または改築する場合においては、「三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進条例（同条例施行規則）」に基づく特定施設に該当し、事前協議の対象施設となる。なお、同条例施行規則には道路の整備基準（歩道、視覚障がい者誘導用ブロック等の構造その他に関する基準）が定められているので、その基準に適合するように設計すること。（詳細については、三重県地域福祉課ホームページ〈<http://www.pref.mie.lg.jp/UD/HP/ordina/index.htm>〉を参照の上、三重県健康福祉部地域福祉課ユニバーサルデザイン班と協議すること。）

##### (2) 用語の定義

本基準においては、以下に掲げる用語の定義を用いることとする。

###### ① 道等は、歩道等面と車道面または縁石との関係において以下の形式に分類される。

縁石高さ及び歩道面の高さについては、「(3) 歩道等の一般的構造」を参照するものとする。

区画する工作物	歩道等の形式	歩道等面と車道面との関係	歩道等面と縁石天端との関係
縁石	マウントアップ	歩道等面が高い	同一高さ
	セミフラット	歩道等面が高い	歩道等面が低い
	フラット	ほぼ同一高さ	歩道等面が低い
さくその他これに類する工作物	フラット	ほぼ同一高さ	—

###### ② 車道とのすりつけ部

歩道等面と車道面との間に高低差がある場合に、これを解消し、歩行者及び車両の安全かつ円滑な通行を確保するための段差または勾配を設けた箇所をいう。

③ 車両乗入れ部

車両が道路に隣接する民地等に出入りできるように、縁石等の一部に対して切下げまたは切開き等の処置を行い、必要に応じ当該箇所において車道とのすりつけ部を設けることにより車両が民地等に乗入れ可能となる構造をもった箇所をいう。

④ バス停車帯

バス乗客の乗降のため、本線車道から分離し、専用を使用するものをいう。

⑤ バス停留所

バス乗客の乗降のため、本線の外側車線をそのまま使用するものをいう。

(3) 歩道等の一般的構造

① 歩道等の構造の原則

歩道等の整備にあたっては、道路構造令（昭和45年政令第320号）の規定によるとともに、歩行者及び自転車の安全かつ円滑な通行の確保、自動車交通に起因する弊害の軽減、沿道住民の居住環境の向上、良好な都市環境の形成または公共公益施設の収容のために十分機能する構造とするよう努めるものとする。

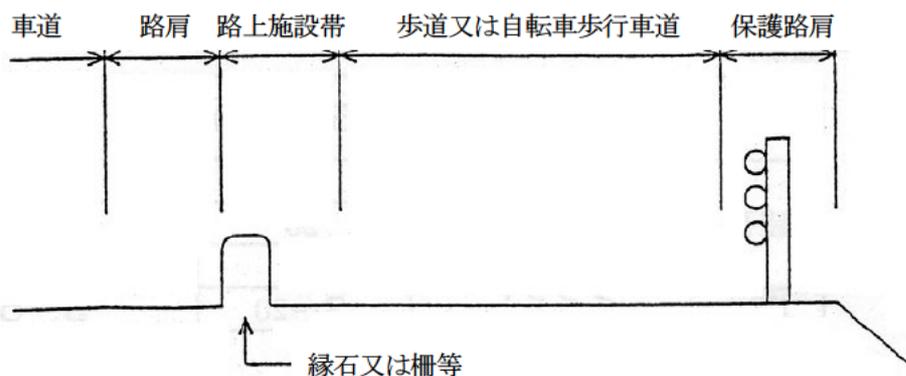
② 歩道等の幅員

(植樹帯なし)

	全幅	歩道等有効幅員	参照図
歩道	2.5m以上	2.0m以上	図22
自転車歩行者道	3.5m以上	3.0m以上	図22

※ (全幅) = (有効幅員) + (路上施設帯0.5m)

図22 歩道等の幅員 (植樹帯なし)



(植樹帯あり)

	全幅	歩道等有効幅員	植樹帯の幅	参照図
歩道	(2.0 + a) m以上	2.0m以上	a	図23
自転車歩行者道	(3.0 + a) m以上	3.0m以上	a	図23

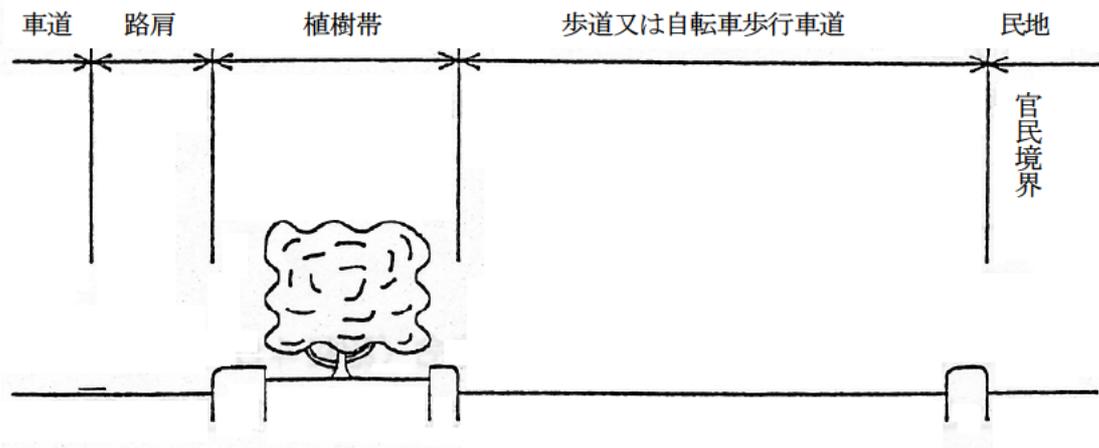
※ (全幅) = (有効幅員) + (植樹帯等の幅 a)

a : 標準1.5m

植樹ます (標準幅1.5m) を設ける場合の歩道等の幅員は、「植樹帯あり」に準じて歩道等の幅を確保することが望ましい。

## 5. 取付道路等

図 2 3 歩道等の幅員 (植樹帯あり)



### ③ 縁石で区画された歩道等の形式

- 歩道等の形式は、高齢者や視覚障がい者、車いす使用者等を含む全ての歩行者にとって安全で円滑な移動が可能となる構造とすることが原則であり、視覚障がい者の歩車道境界の識別、車いす使用者の円滑な通行等に十分配慮したものでなければならない。このため、歩車道を縁石によって分離する場合の歩道の形式は、歩道面を車道面より高く、かつ縁石天端高さより低くする構造 (セミフラット形式) とすることを基本とする。
- 歩道等の縁石及び高さの関係は、以下のとおりとする。

#### (一般部)

	歩道等形式	縁石高さ (cm)	歩道等面と車道面との高さの差 (cm)	参照図
縁石	マウントアップ	15	15	図 2 4
	セミフラット	20	5	図 2 5
	フラット	20	3~5	図 2 6
柵等		3~20	3~5	図 2 7

#### (橋梁部)

	歩道等形式	縁石高さ (cm)	歩道等面と車道面との高さの差 (cm)	参照図
縁石	フラット	20~25	3~5	図 2 9

#### (トンネル部)

	歩道等形式	縁石高さ (cm)	歩道等面と車道面との高さの差 (cm)	参照図
縁石	セミフラット	20~25	5~15	図 2 8
	フラット	20~25	3~5	図 2 9

3. 橋梁部、トンネル部の縁石高さは、歩行者及び自転車の安全な通行を確保するとともに、当該構造物を保全するために25cmまで高くすることができる。
4. 上記の規定において、さく、植樹帯または並木が連続している等歩行者及び自転車の安全な通行が確保されている場合であって、雨水の適切な誘導等が確保できる場合には、必要に応じ縁石の高さを3cmまで低くすることができる。

④ 歩行環境の確保

- 1) 歩道等面に設ける勾配は、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を除き、車いす等の安全な通行を考慮して以下を標準とする。

(イ) 縦断勾配：5%以下

(ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%以下)

(ロ) 横断勾配：2%

(ハ) 縦断勾配を設ける箇所には横断勾配は設けない。

図24 マウントアップ型

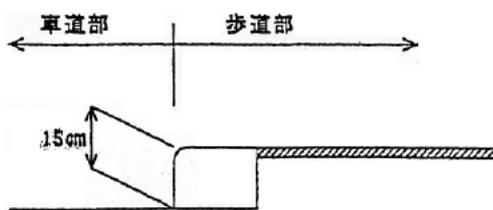


図25 セミフラット型

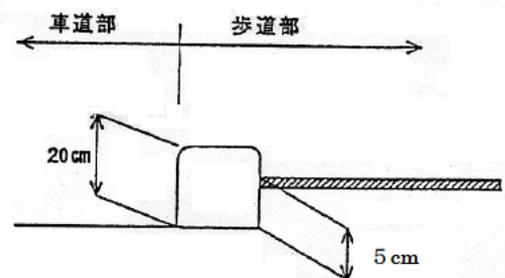


図26 フラット型

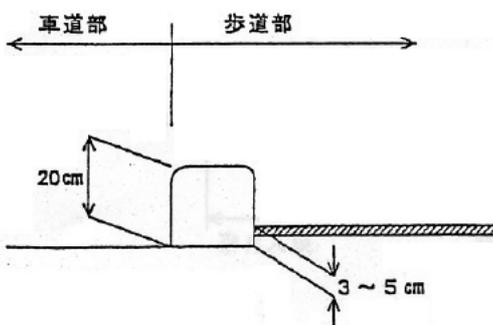


図27 柵等ありフラット型

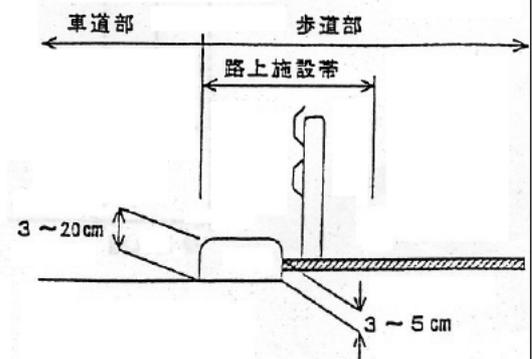


図28 トンネル部  
セミフラット型

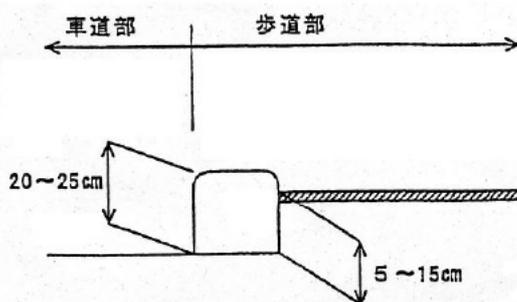
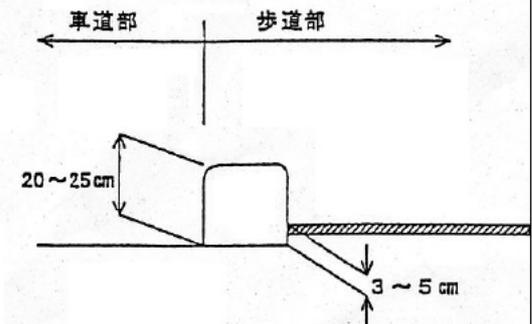


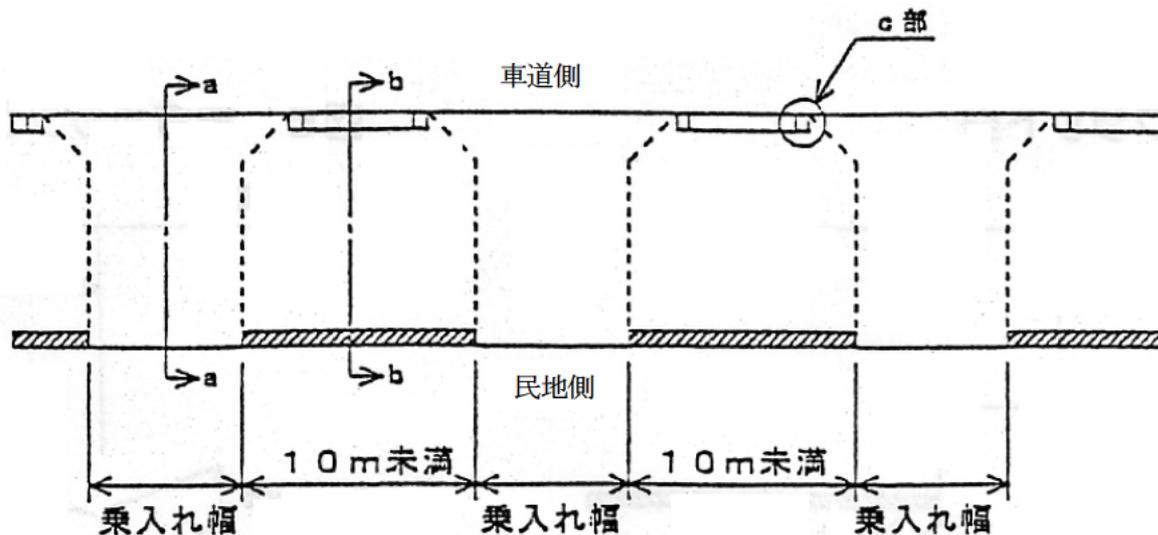
図29 橋梁・トンネル部  
フラット型



## 5. 取付道路等

- 2) 歩道等面には、車いす等の安全な通行を考慮して、原則として1m以上の平坦部分（横断勾配2%を標準とする部分）を連続して設けるものとする。また、当該平坦部分には、道路標識その他の路上施設または電柱その他の道路の占用物件は、やむを得ず設置される場合を除き原則として設けないこととする。なお、歩道等の幅員が十分確保される場合には、車いすの円滑なすれ違いを考慮して、当該平坦部分を2m以上確保するように努めるものとする。
- 3) マウントアップまたはセミフラット型の歩道等の場合、横断歩道箇所等における車道とのすりつけ部若しくは車両乗入れ部において設けられる縦断勾配箇所の間隔が短い場合（概ね10m以内：図30参照）または将来の沿道の状況により短くなることが考えられる場合であって、車いす等の通行に支障をきたす恐れがある場合には、排水施設の設置、交通安全対策、民地側とのすりつけ等を勘案し、一定区間において歩道等面を切下げる等必要な措置を講ずるよう努めるものとする。
- 4) 1) から3) のほか歩道等の整備にあたっては、歩行者及び自転車の快適な通行を考慮して、水はねの防止のための透水性舗装の実施等必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

図30 乗り入れ間隔が短い場合



## 5-4-2 横断歩道箇所等における車道とのすりつけ部

## (1) 適用の範囲

5-4-2の基準は、次に示す箇所において適用する。

- ① 歩道等の、巻込み部における歩道等と車道とのすりつけ部
- ② 横断歩道箇所における歩道等と車道とのすりつけ部
- ③ 横断歩道箇所における分離帯と車道とのすりつけ部

## (2) 車道とのすりつけ部の構造 (図3 1～図3 6)

- ① 以下の基準は、マウントアップ形式及びセミフラット形式の歩道等の場合において、適用する。

1) 歩道等の巻込み部における歩道等と車道とのすりつけ部及び横断歩道箇所における歩道等と車道とのすりつけ部については、次の構造を標準とする。

## (イ) すりつけ部の縦断勾配

すりつけ部の縦断勾配は、車いす等の安全な通行を考慮して5%以下とする。ただし、路面の凍結や積雪の状況を勘案して、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。

## (ロ) 水平区間

(イ)の縦断勾配と段差との間には水平区間を設けることとし、その値は1.5m程度とする。ただし、やむを得ない場合はこの限りではない。

- ② 以下の基準は、すべての形式の歩道等に適用する。

## 1) 車道との段差

歩道等と車道との段差は、車いすや視覚障がい者の安全かつ円滑な通行を考慮して2cm以下とする。(図3 7)

2) 断歩道箇所における分離帯は、車道と同一の高さとする。ただし、歩行者及び自転車の横断の安全を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合には、その段差は2cm以下とする。(図3 7)

5. 取付道路等

図31 歩道部の巻込み部における構造【歩道等の幅員が狭い場合】

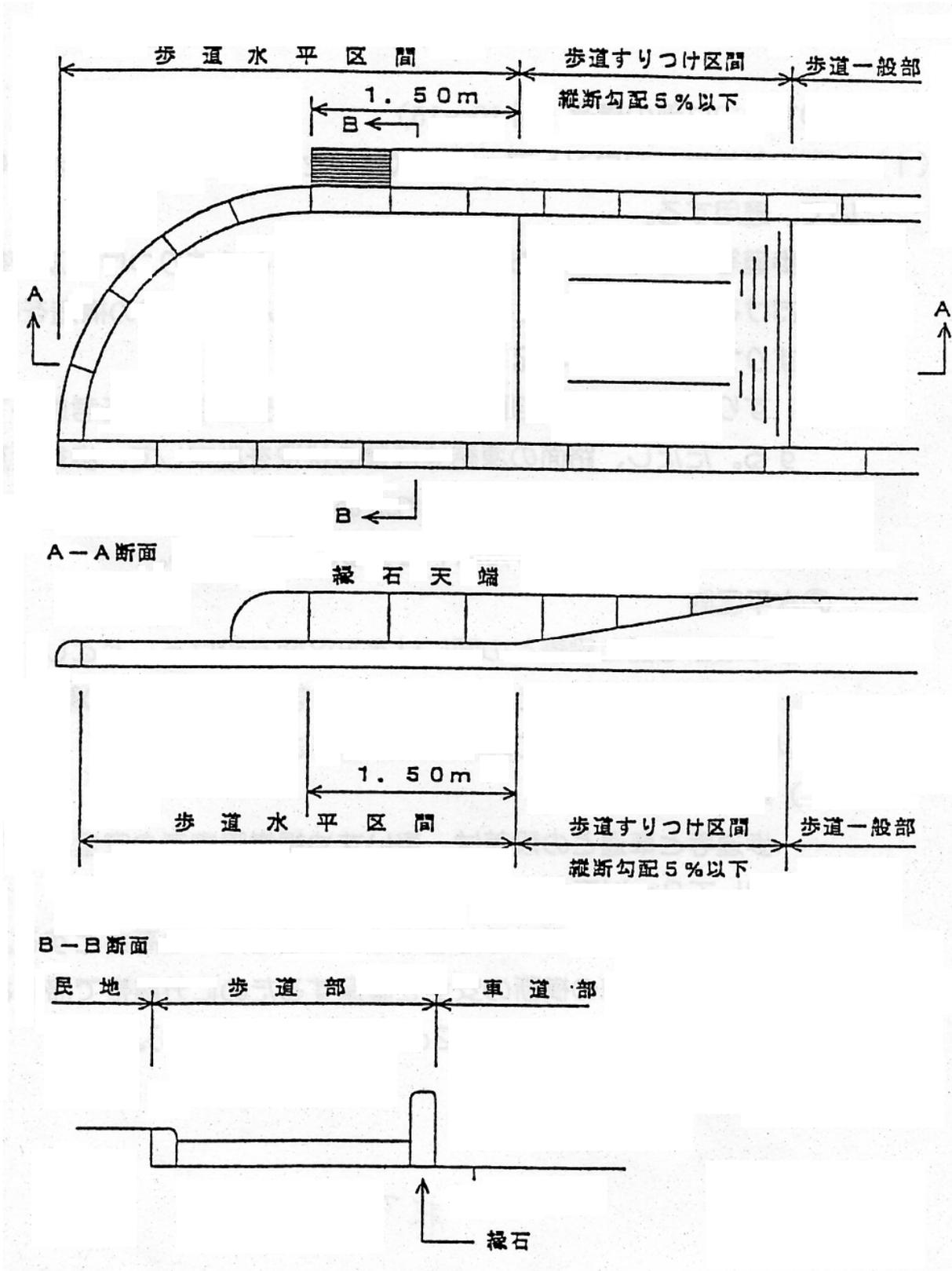
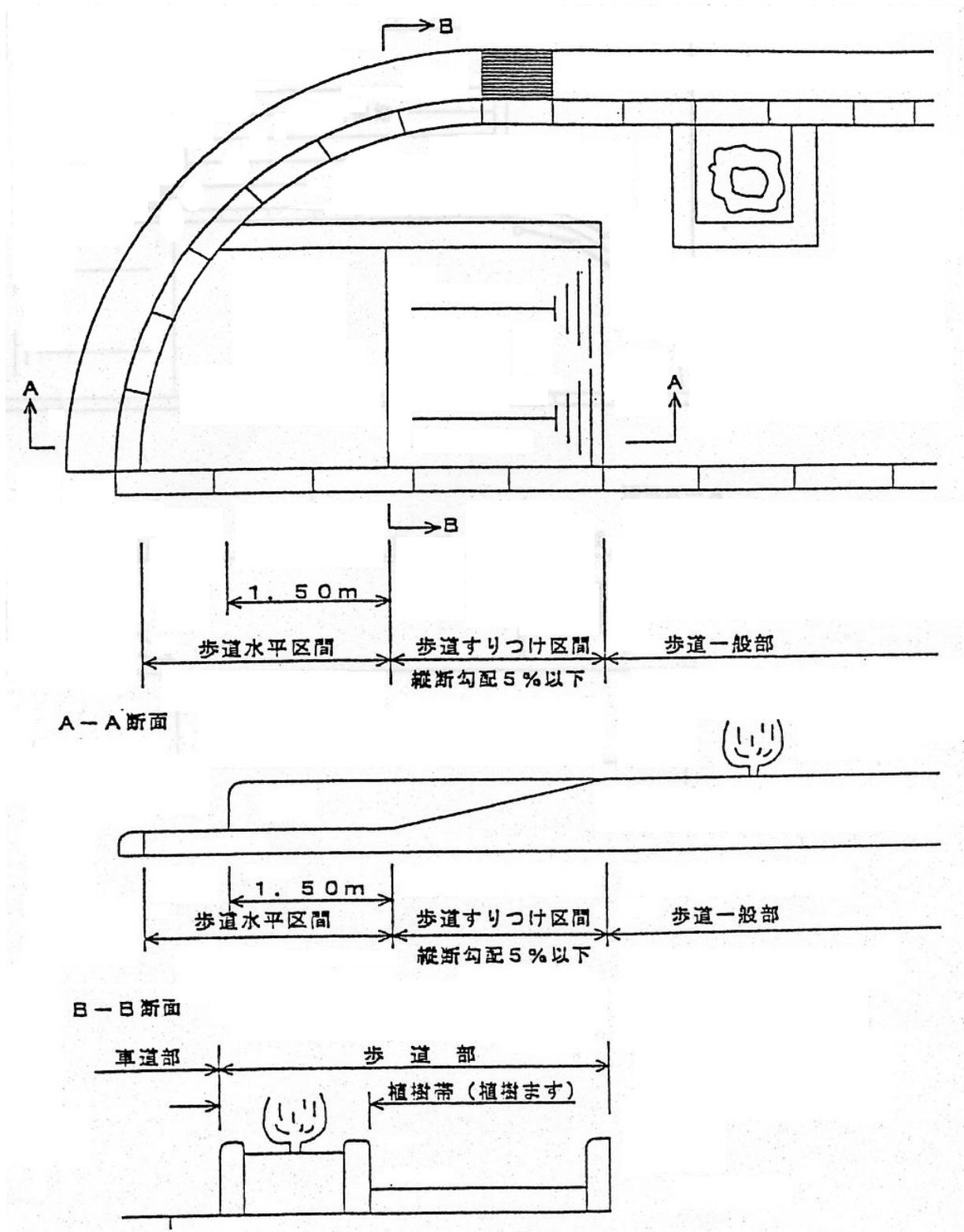
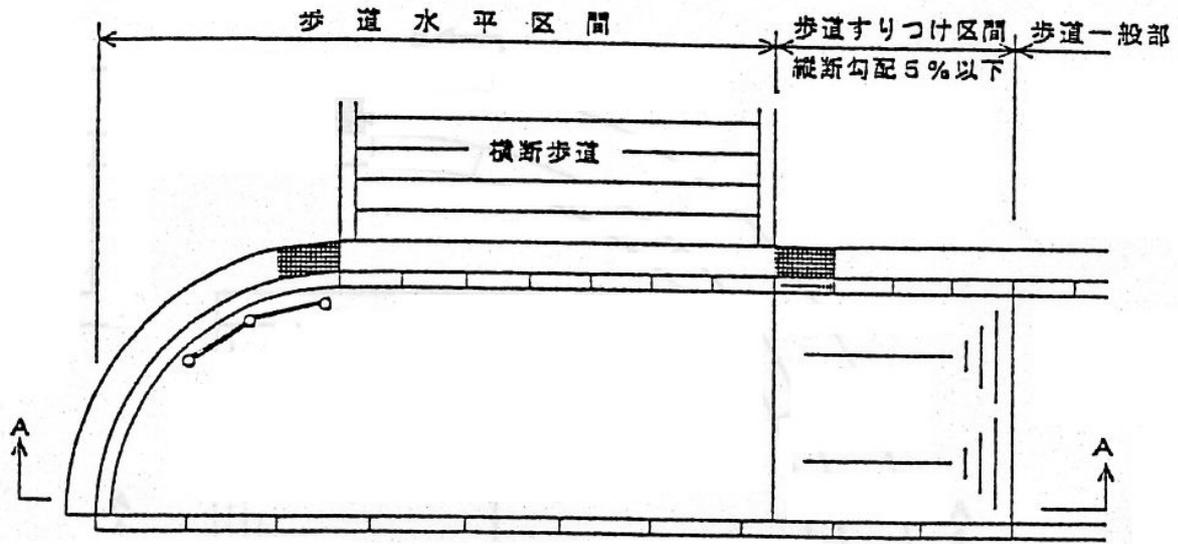


図32 歩道部の巻込み部における構造【歩道等の幅員が広い場合】



5. 取付道路等

図33 横断歩道箇所における構造



A-A断面

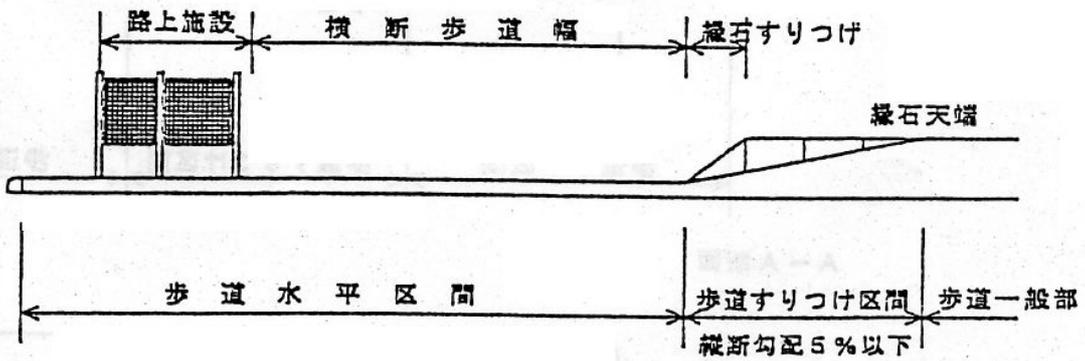
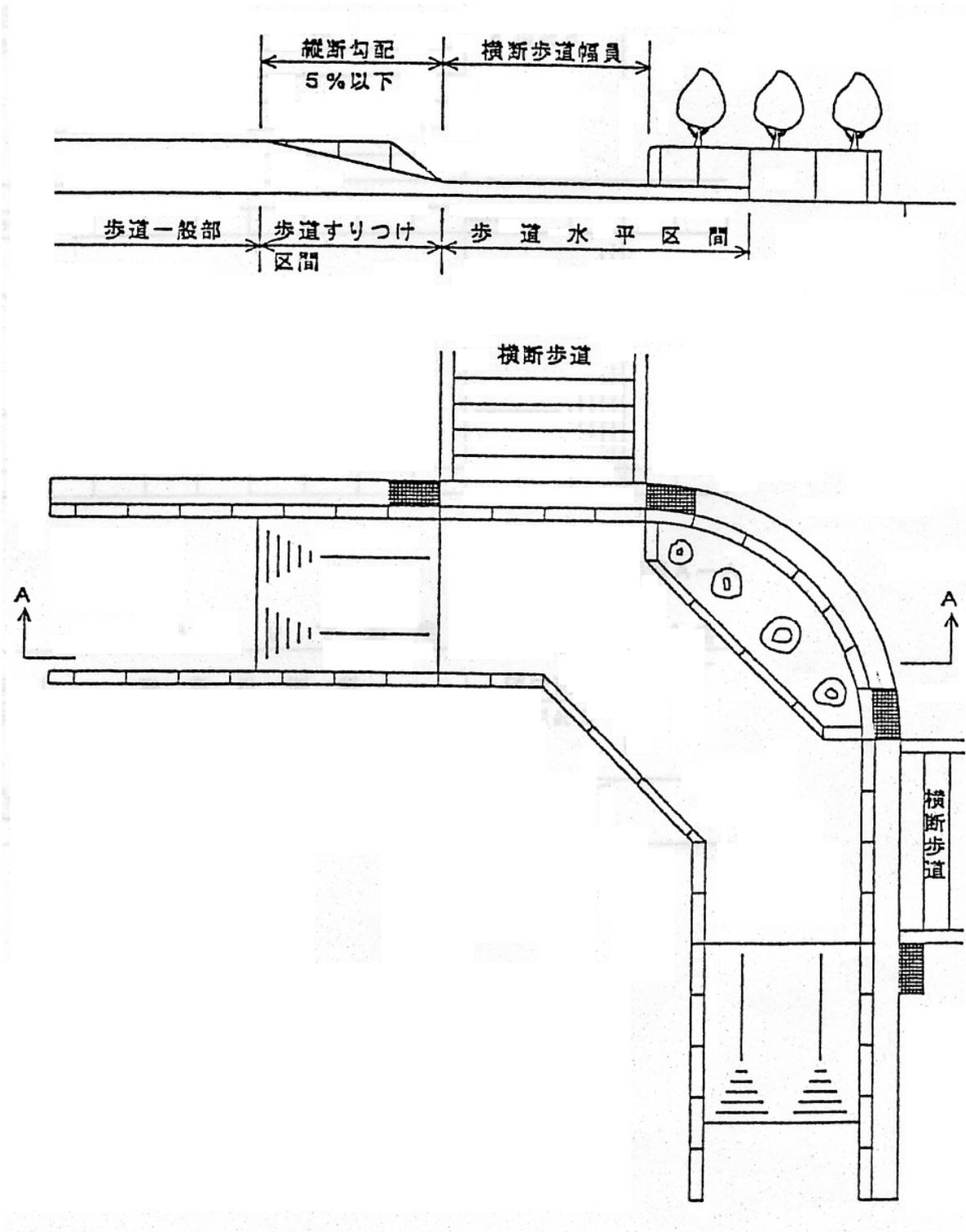
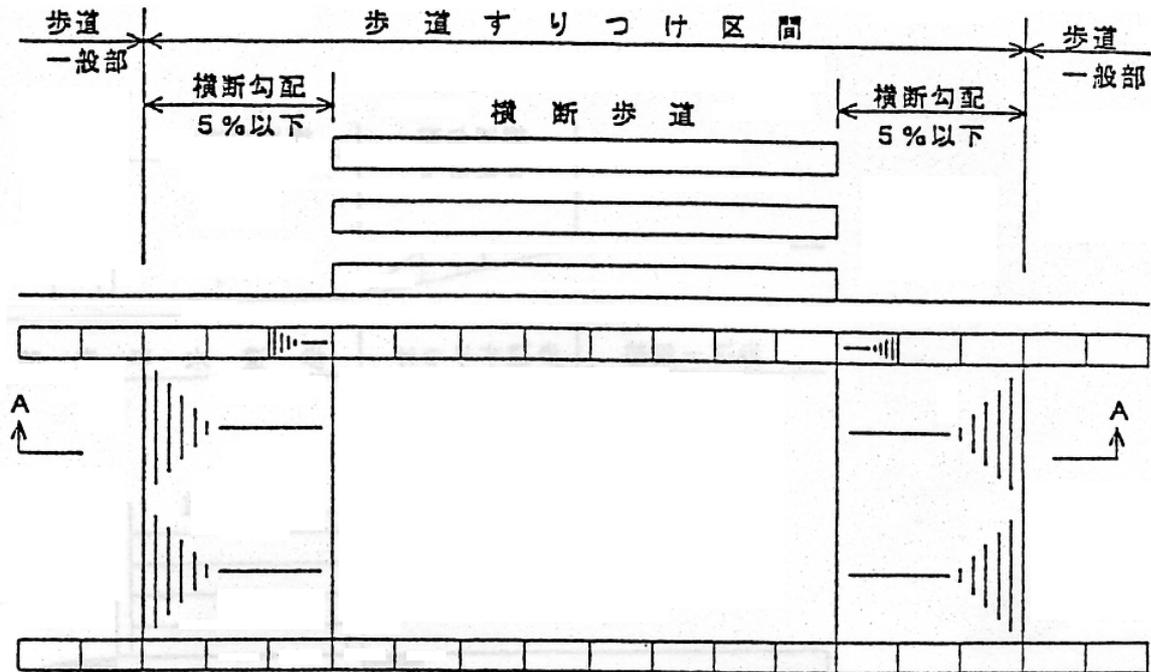


図34 横断歩道箇所における構造【交差点に横断歩道がある場合】



5. 取付道路等

図35 横断歩道箇所における構造【交差点以外に横断歩道がある場合】



A-A断面

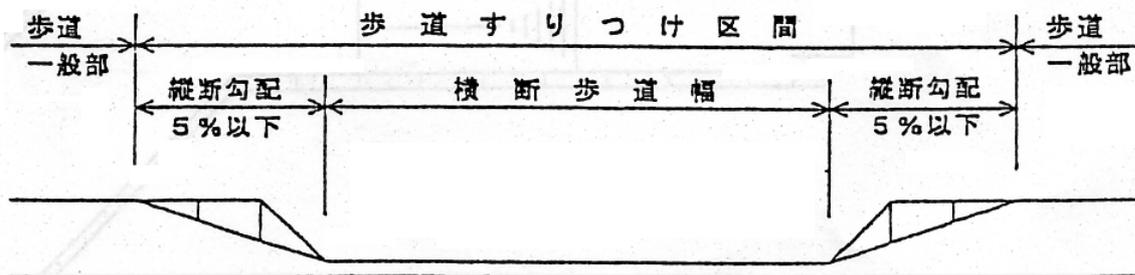
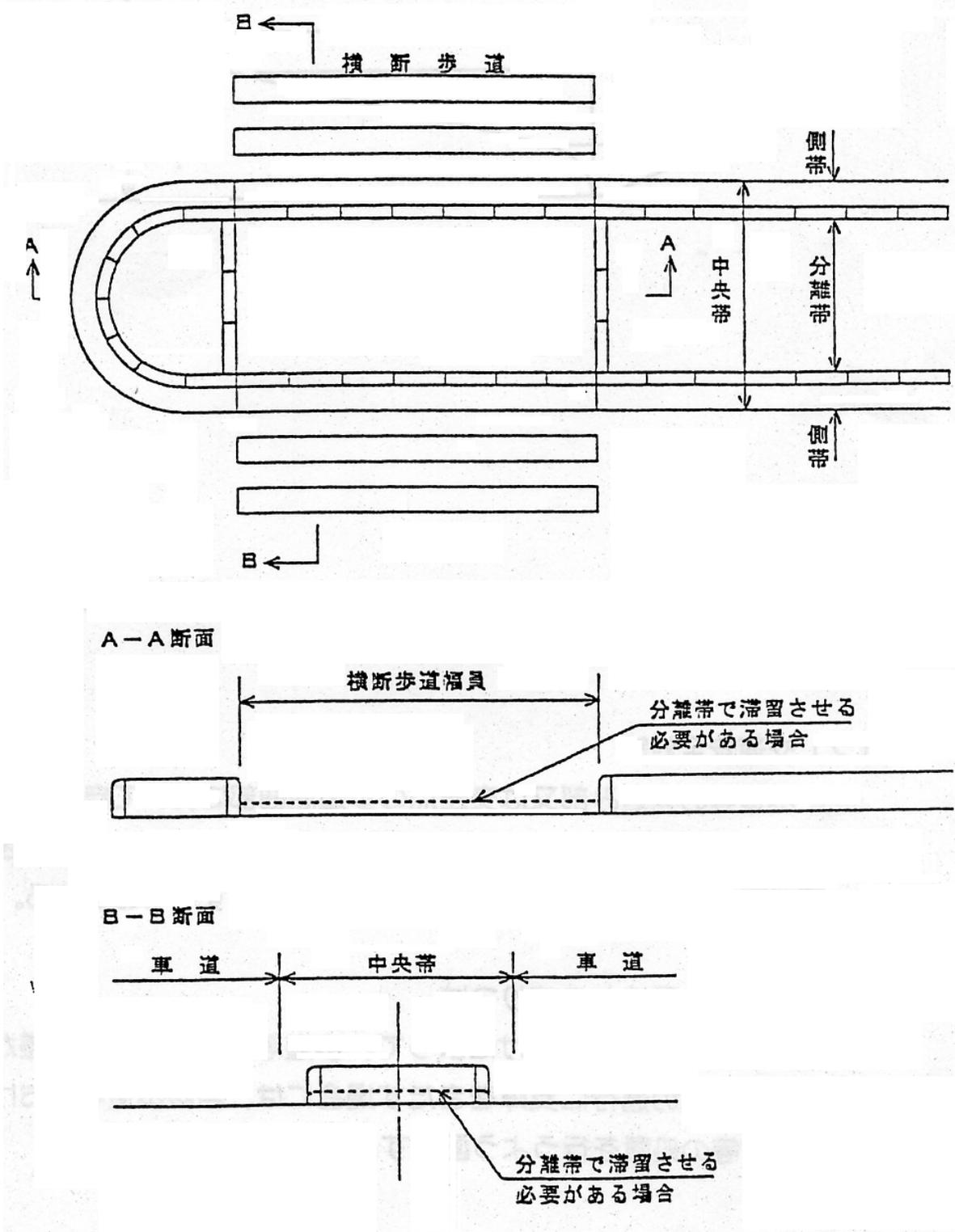
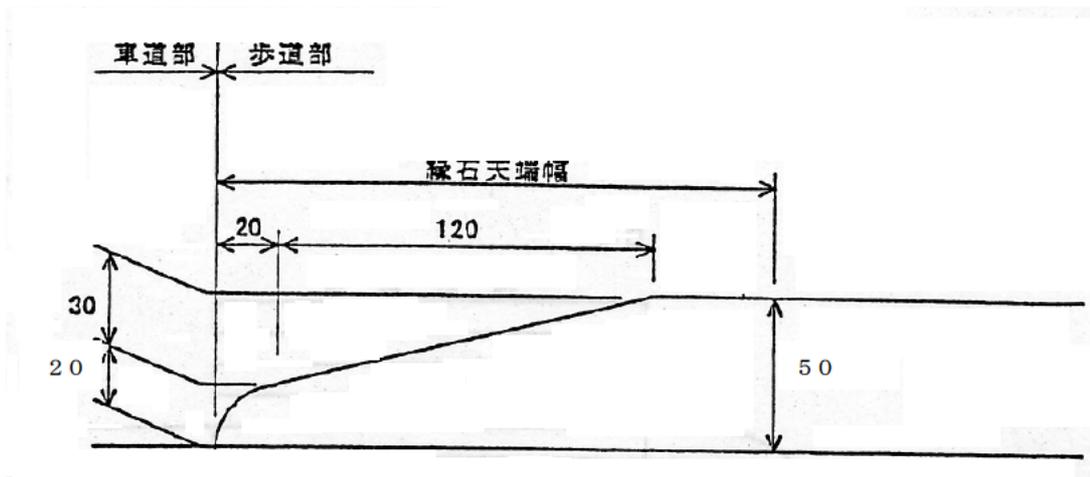


図36 横断歩道箇所における構造【中央分離帯等がある場合】



## 5. 取付道路等

図37 すりつけブロックの構造



### (3) その他留意事項

#### ① 排水施設

歩道等面が低いために強雨時に水の溜まる恐れが生ずる箇所では、雨水ますを追加する等排水に十分配慮するものとする。

#### ② 交通安全対策

歩道等の巻き込み部または交差点の歩道屈曲部において自動車の乗上げを防止するために、主要道路の車道に面してさく若しくは低木の植込みを設置する、または縁石を高くする等 必要な措置を講ずるよう配慮するものとする。

#### ③ 歩道等と民地とのすりつけ

車道とのすりつけによって、歩道等と民地との高低差が生じ、歩行者または自転車の通行に支障をきたす場合には、当該歩道等における民地側のすりつけ等の処置を行うよう配慮するものとする。

### 5-4-3 車両乗入れ部

#### (1) 車両乗入れ部の設置できる箇所

車両乗入れ部は、原則として次に掲げる①から⑩までの場所以外に設けるものとし、乗入れ口は、原則として車道中心線に対して直角に設置することとする。ただし、民家等にその家屋所有者の自家用車が入り出す場合であって、自動車の出入りの回数が少なく、交通安全上特に支障がないと認められる場合には、②から④及び⑥は適用しないことができるものとする。

- ① 横断歩道及び前後5m以内の部分。
- ② トンネル、洞門等の前後各50m以内の部分。
- ③ バス停留所の中、ただし停留所を表示する標柱または標示板のみの場合は、その位置から各10m以内の部分。
- ④ 地下道の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5m以内の部分。
- ⑤ 交差点（総幅員7m以上の道路の交差する交差点をいう。）及び交差点の側端または道路の曲がり角から5m以内の部分、ただしT字型交差点のつきあたりの部分を除く。
- ⑥ バス停車帯の部分。
- ⑦ 橋の部分。

- ⑧ 横断防止柵、ガードレール及び駒止めの設置されている部分、ただし交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く。
- ⑨ 交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所、ただし道路管理者及び占有者が移転を認めた場合は除く。
- ⑩ 踏切の前後の側端から5m以内の部分。
- (2) 乗入れ口の設置箇所数及び相互の間隔
- ① 乗入れ口の設置箇所数
- 乗入れ口の設置箇所数は、原則として1施設1箇所とする。ただし、ガソリンスタンド及び駐車場等で自動車の乗入れが多い箇所、またはその他やむを得ないと認められる箇所はこの限りではない。

ただし書きの設置箇所数

間口 (L)	設置数
30m未満 (注1)	1箇所
30以上～50m未満	2箇所以内
50以上～100m未満	3箇所以内
100m以上	4箇所以内

注1) 間口が30m未満のガソリンスタンドへの自動車乗入れ道路については、以下の特例基準によることができる

**【特例基準】**

間口が30m未満のガソリンスタンドに対する自動車乗入れ道路の設置に関する特例基準

1) 設置箇所数及び幅員

幅員については5-4-3(3)を原則とし、設置箇所数は2箇所までとすることができる。

2) 許可条件及び留意事項

(イ) 出入口を2箇所設置した場合は、申請区間で出入口相互の間隔を最小幅5m以上確保することは当然であるが、隣接地との出入口についてもこの間隔が確保されていること。(図38)

(ロ) 道路の間隔は、給油施設の構造(位置)と道路との関係及び車両並びに歩行者の通行状況を勘案し、円滑な出入りが確保できるようなものとし、やむを得ない場合は斜め乗入れとすることができるものとする。ただし、この場合の斜角は60度以上とし、幅員は2m以下とすること。(図39)

(ハ) 通路以外の部分は、民地側に縁石(高さ25cm)を設置すること。

(ニ) (イ)～(ハ)以外の事項については、本基準の他項によること。

5. 取付道路等

図38 1施設で2カ所以上設置の場合

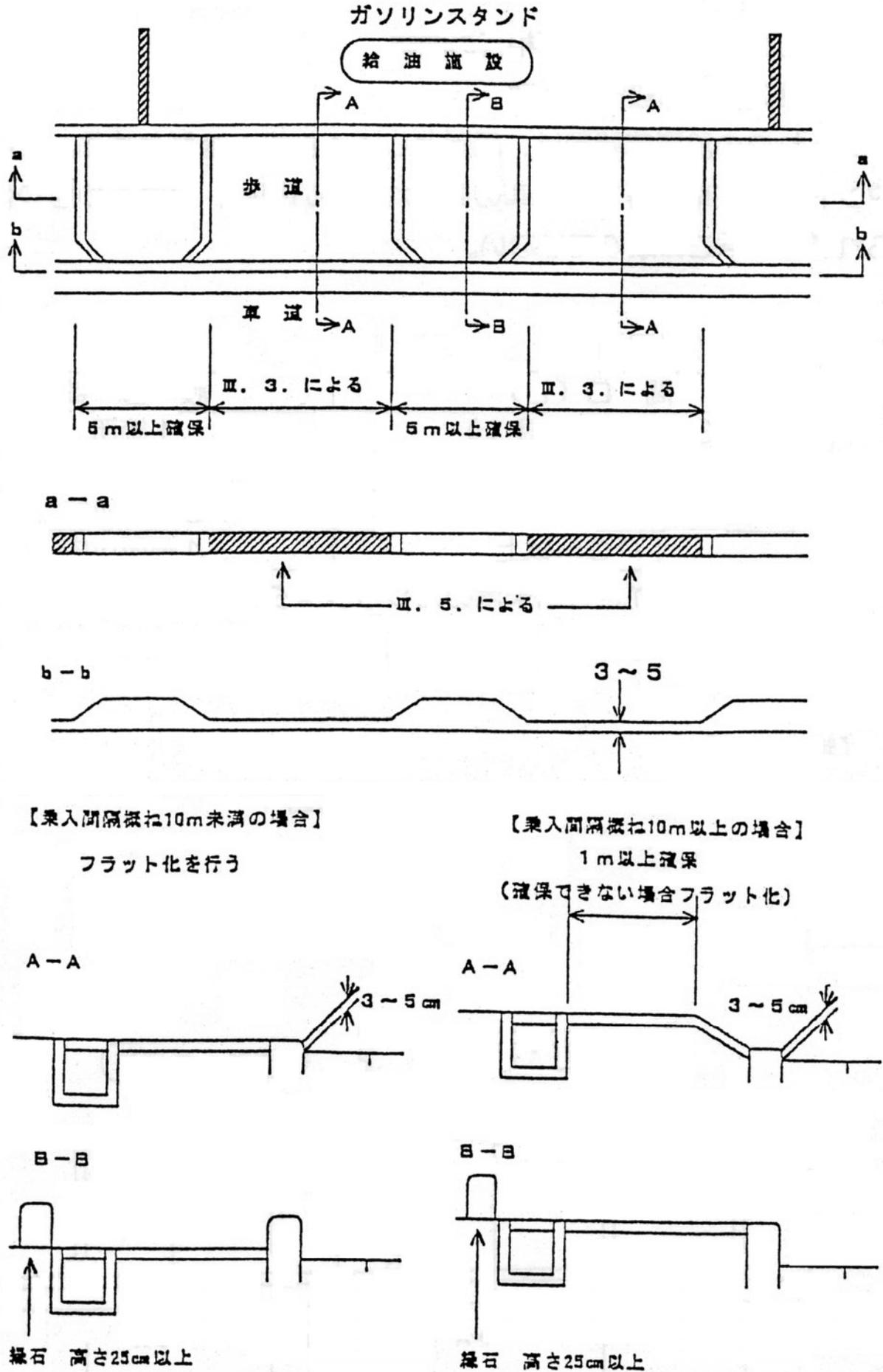
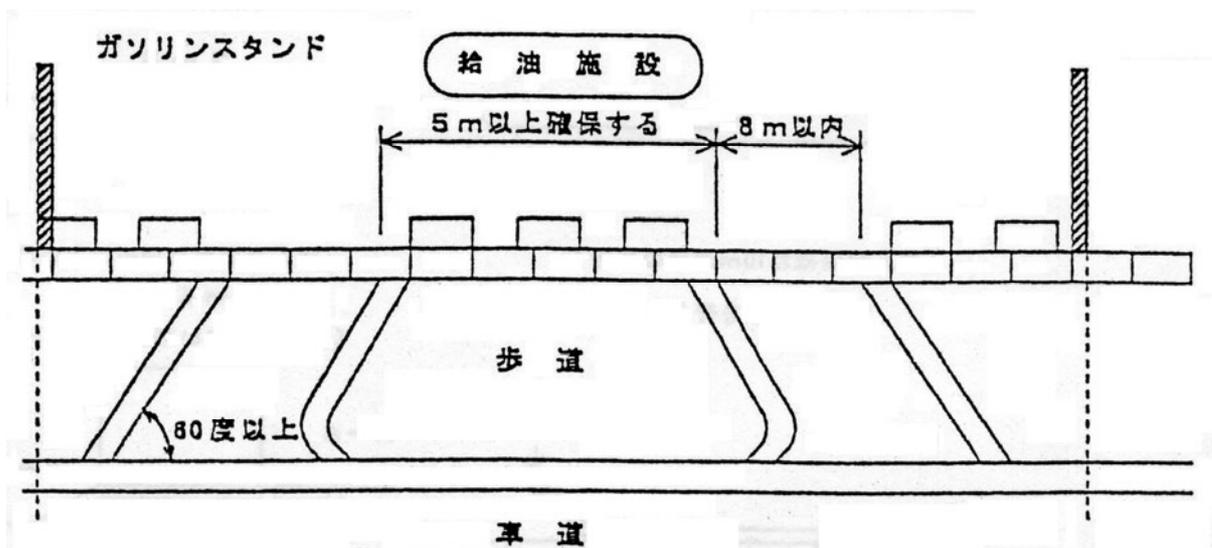


図39 1施設で2カ所以上設置・傾角ありの場合



## ②乗入れ口相互の間隔

乗入れ口相互の間隔及び小規模な交差道路（総幅員7メートル以下の交差点）に隣接する乗入れ口の設置間隔については、次のとおりとする。

- 1) 乗入れ口相互の間隔は、原則として最小幅2m以上とすること（図40）。ただし、1施設2箇所以上ある場合は、最小幅5m以上とし、隣接する他の施設における乗入れ口との間隔についても、最小幅5m以上とすること（図38）。
- 2) 小規模な交差道路（総幅員7m以下の交差点）に隣接する乗入れ口については、交差道路との間に2m以上の間隔をとるものとする（図41）。

5. 取付道路等

図40 1施設1カ所で隣接する場合

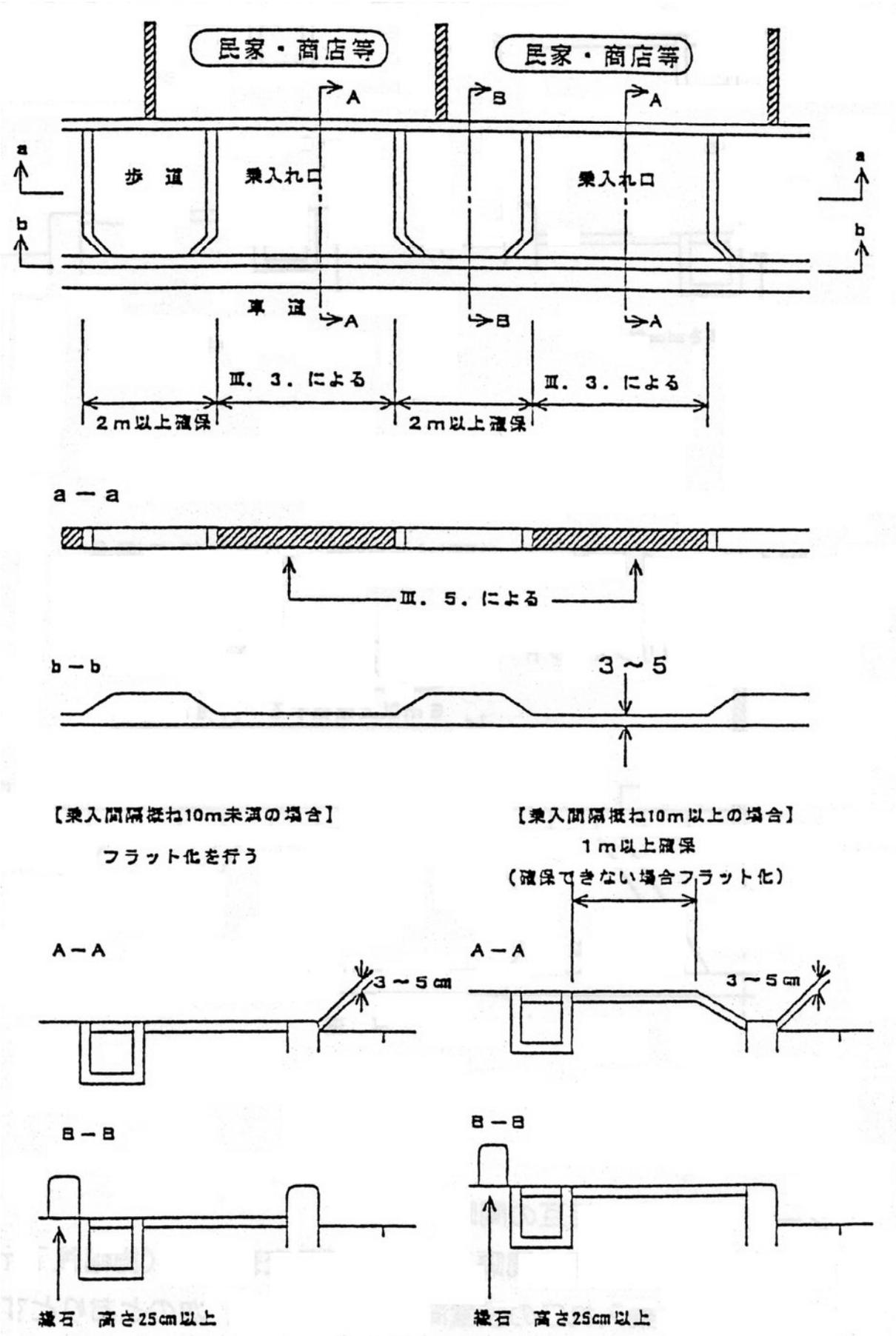
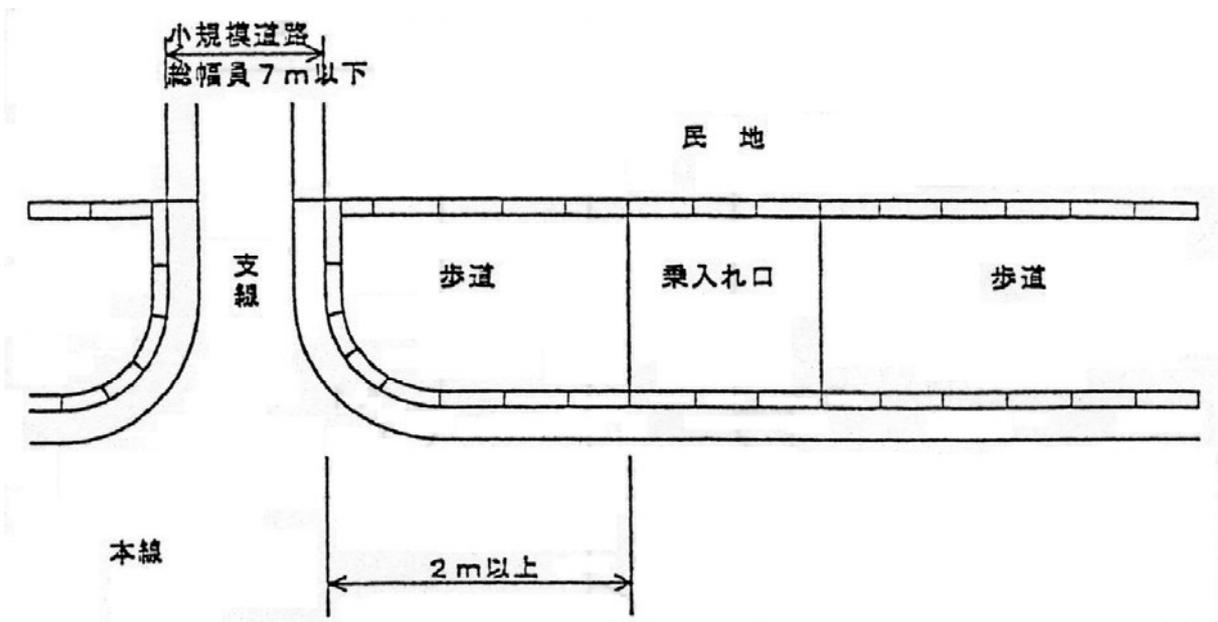


図4 1 車両乗り入れ部と小規模道路との間隔



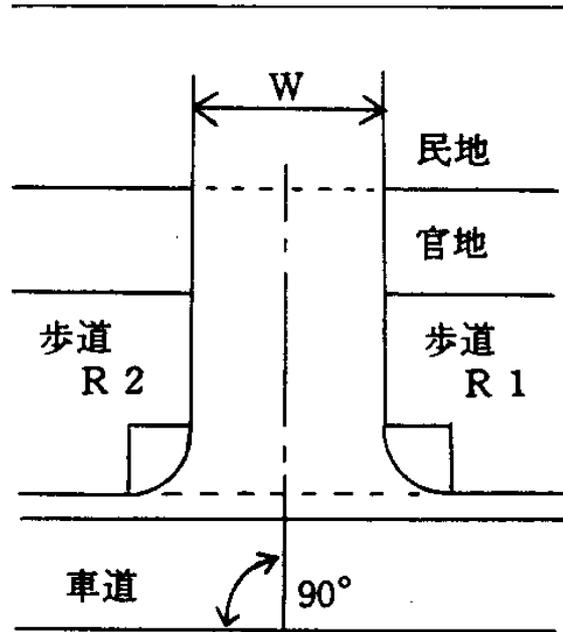
(3) 乗入れ口の設置幅

乗入れ口の設置幅は、次によるものとする。

出入りする車両		道路法第47条第1項に規定する 最高限度内の車両			左記最高限度を 超える車両用	備考
		乗用車・ 小型貨物 自動車用	普通貨物 自動車用	大型・中型貨 物自動車用 (6.5t積越)	特殊車両	
出入口 の形状	W	4.0m	8.0m	12.0m	出入りする車 両の諸元に基づ き決定する。 ただし、出入 りする車両が特 殊であって、そ の出入りが定常 的であると認め られる場合に限 り承認できる。	参照図 4 2
	R 1	1.0m	1.0m	1.0m		
	R 2	1.0m	1.0m	1.0m		
対象車両 の 最大諸元	車種	小型自動車	貨物 (6.5 t 積以下)	貨物 (大型バス)		
	車長	4.7m	8.7m	12.0m		
	車幅	1.7m	2.4m	2.5m		
	回転半径	6.0m	9.4m	12.0m		

※申請者の都合により乗入幅は、上記の値より縮小することができる。

図42 車両乗り入れ部の設置幅と隅切り



(4) 車両乗り入れ部の構造

【マウントアップ・セミフラット型の場合】

① 植樹帯等の幅員内ですりつけを行う構造 (図43)

1) 植樹帯等 (路上施設帯を含む。) がある場合には、当該歩道等の幅員内での連続的な平坦性を確保するために、当該植樹帯等の幅員内ですりつけを行い、歩道等の幅員内にはすりつけのための縦断勾配、横断勾配または段差を設けないものとする。

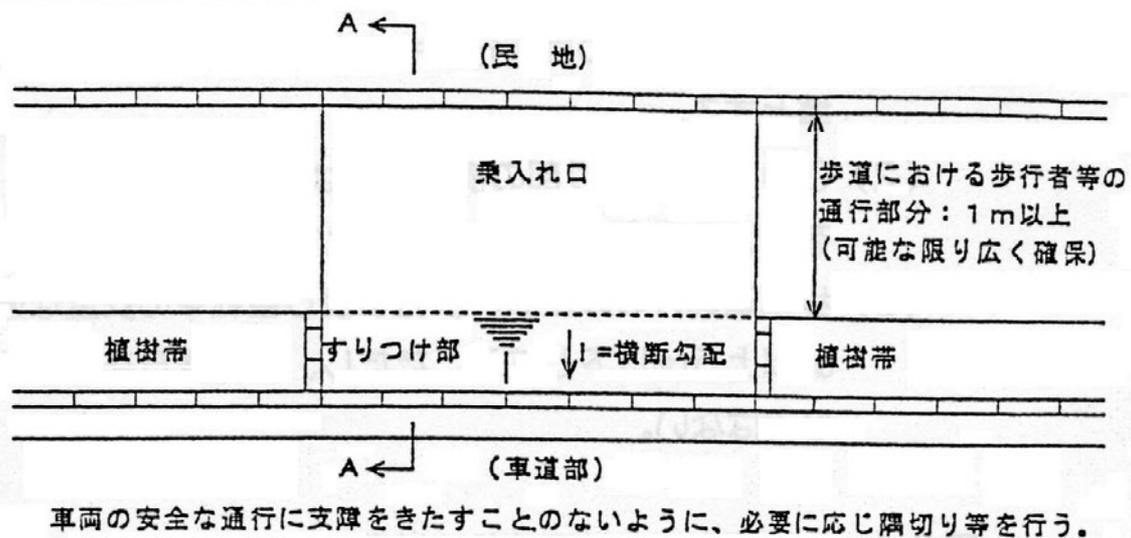
この場合には、以下の構造を標準とする。

2) 1) のすりつけ部の横断勾配は15%以下とする。ただし、特殊縁石 (歩道等の切下げ量を少なくすることができる形式をもつ縁石 : 図44) を用いる場合には10%以下とする。

3) 歩車道境界の段差は、歩行者及び自転車の安全な通行等を考慮して3cm以上5cm以下とする。ただし、特殊縁石を用いる場合には、この限りではない。

(参考) (乗り入れ部の段差) = (横断歩道部等の段差) + 3cm

図43 植樹帯等の幅員ですりつけを行う構造



A-A断面

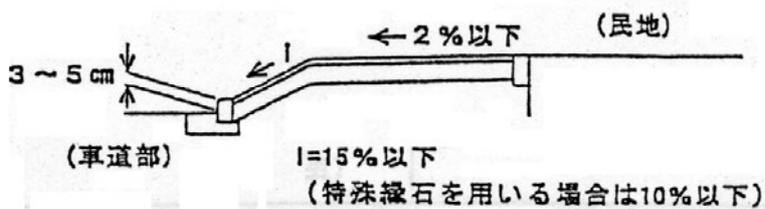
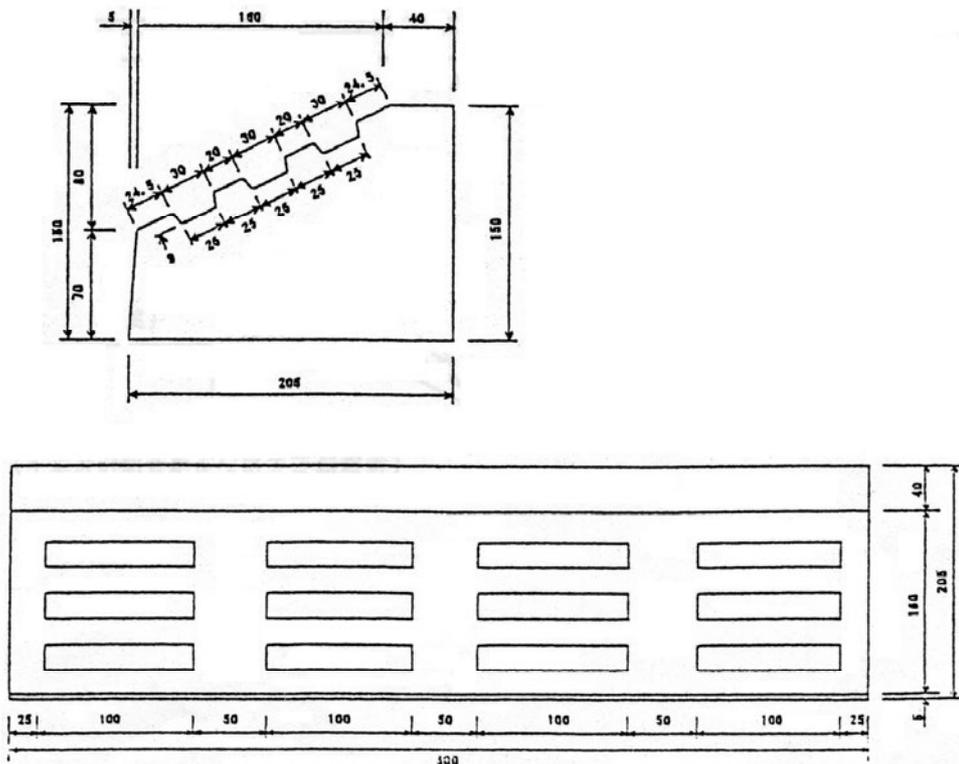


図44 特殊縁石

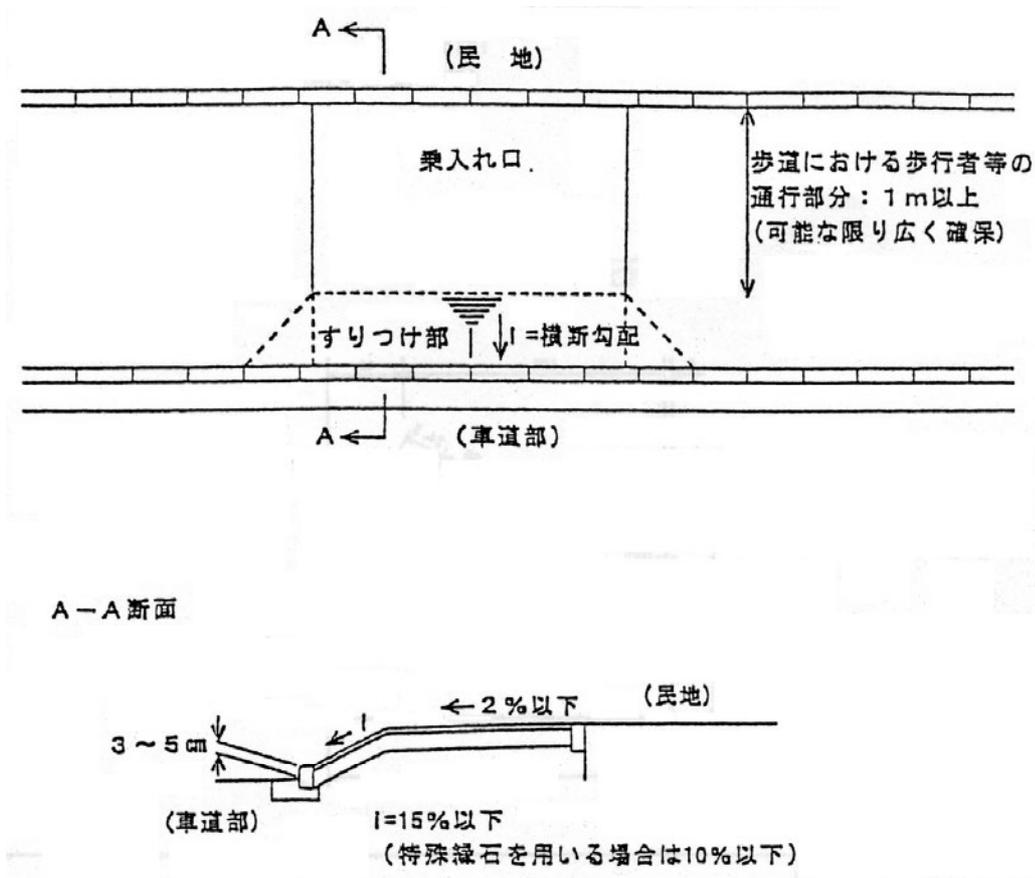


## 5. 取付道路等

### ② 歩道等内においてすりつけを行う構造 (図45)

- 1) 植樹帯がない場合または植樹帯があっても①の構造がとれない場合には、5-4-1, (3), ④, 2)に基づき歩道等の平坦部を確保し、残りの幅員ですりつけを行うものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。
- 2) 1) のすりつけ部の横断勾配は15%以下とする。ただし、特殊縁石を用いる場合には10%以下とする。(最近の車両は最低地上高の基準を満たしていても、15%では擦る場合があるので、極力10%以下とすることが望ましい)
- 3) 歩車道境界の段差は、歩行者及び自転車の安全な通行等を考慮して3 cm以上5 cm以下とする。ただし、特殊縁石を用いる場合には、この限りではない。

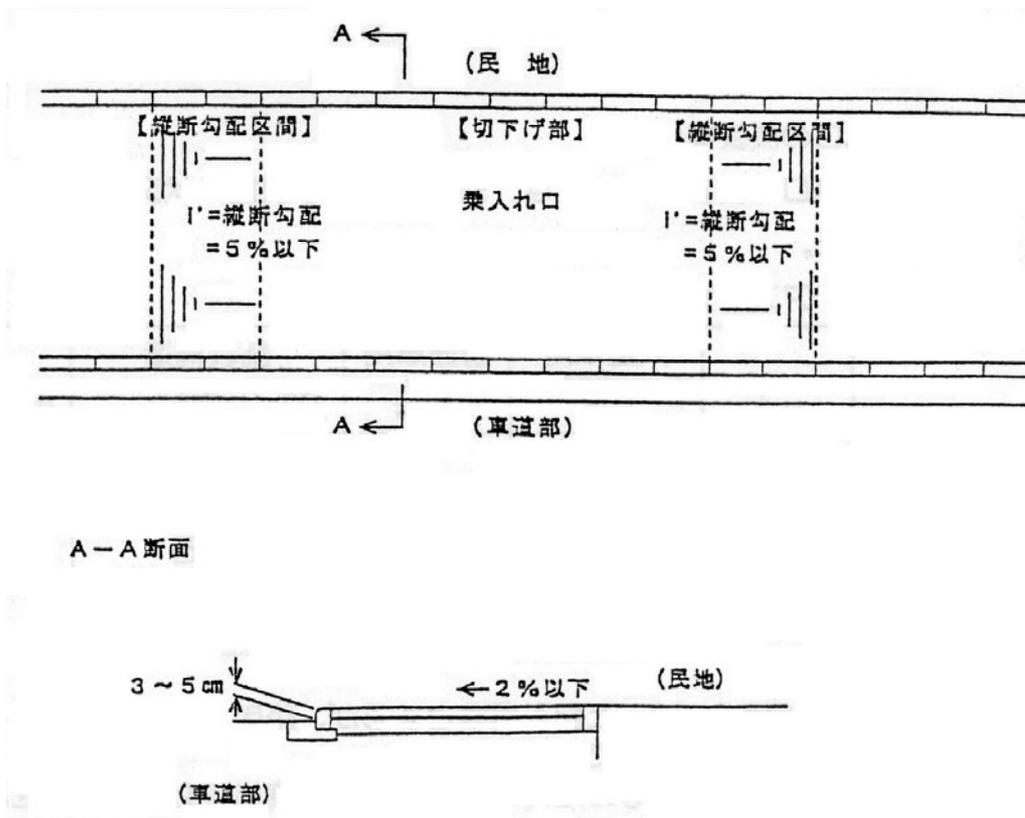
図45 歩道等内においてすりつけを行う構造



### ③ 歩道等の全面切下げを行う構造 (図46)

- 1) 歩道等の幅員が狭く①または②の構造によるすりつけができない場合には、車道と歩道等、歩道等と民地の高低差を考慮し、車両乗入れ部を全面切下げて縦断勾配によりすりつけるものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。
- 2) 1) のすりつけ部の縦断勾配は5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して、歩行者または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。
- 3) 歩車道境界の段差は、歩行者及び自転車の安全な通行等を考慮して3 cm以上5 cm以下とする。ただし、特殊縁石を用いる場合には、この限りではない。

図46 歩道等の全面切り下げを行う構造

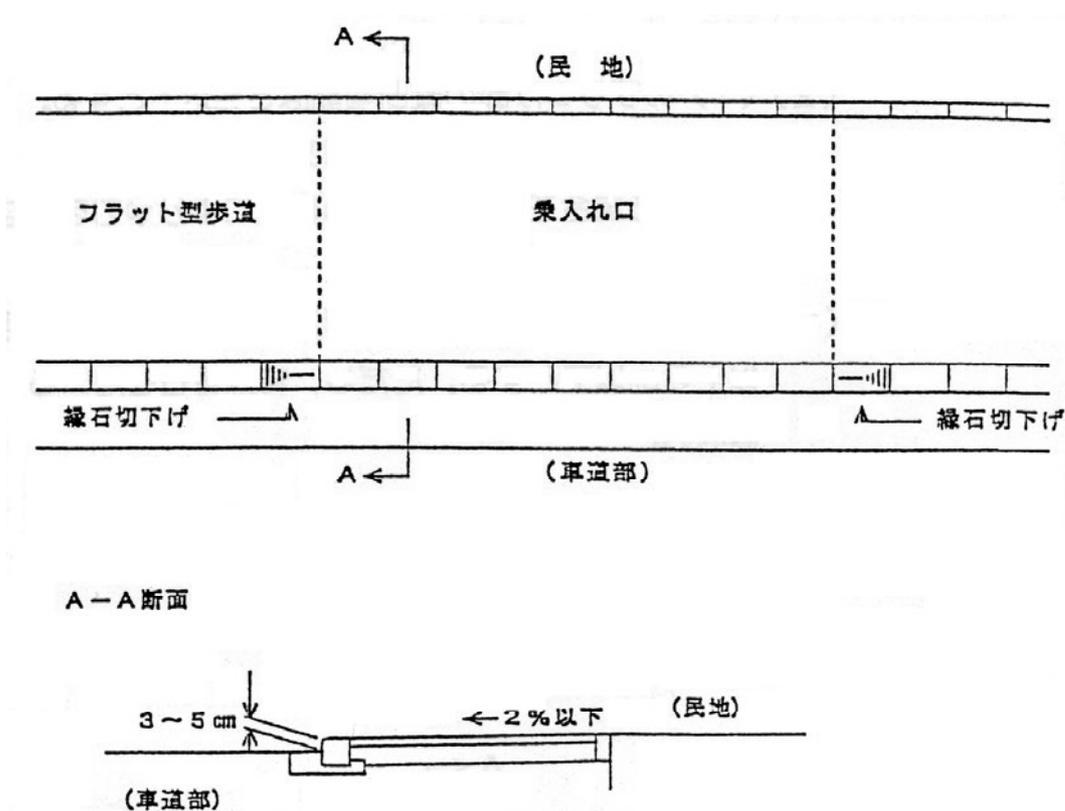


【フラット型の場合】

④ 歩車道境界の構造 (図47)

1) 歩車道境界の段差は、歩行者及び自転車の安全な通行等を考慮して3cm以上5cm以下とする。

図47 フラット型歩道の場合



5. 取付道路等

(5) 乗入れ口の舗装構成

乗入れ口の舗装については、対象交通及び現場の状況等を勘案して、以下のとおりとする。

① アスファルトコンクリート舗装

	大型車用	普通車用	舗装構造	備考
a 1	5 cm	5 cm	アスファルト(密粒)	左記舗装構成は、 大型車：N 3 交通 (C B R 6) 普通車：N 5 ～ N 7 交通 (C B R 6) に相当する。
a 2	5 cm	—	アスファルト(粗粒)	
b 1	1 5 cm	1 0 cm	上層路盤 粒調碎石	
b 2	2 3 cm	1 4 cm	下層路盤 切込碎石	
(摘要)				
① 舗装構成は、上記を標準とするが、路床上のC B Rが判る場合は、それ によることができる。				
② 水はね防止等のための透水性舗装の実施等必要な措置を講ずること。				
③ 大型車用：大型車の出入りする箇所及び給油所・駐車場等出入りの頻繁 な箇所に限ること。				
④ 普通車用：③以外の箇所に用いること。				

② セメントコンクリート舗装

	大型車用	普通車用	舗装構成	備考
a	2 5 cm	2 0 cm	セメントコンクリート	アスファルト舗装に同 じ。
b	2 5 cm	2 0 cm	路盤 粒調碎石	
(摘要)				
① 原則、既設がコンクリート舗装の場合のみ適用する。				
② その他の事項については、アスファルト舗装に同じ。				

③ インターロッキング舗装

	大型車用	普通車用	舗装構造	備考
a	8 cm	8 cm	インターロッキング ブロック	アスファルト舗装に同 じ。
b	3 cm	3 cm	砂または空練りモ ルタル	
c	1 0 cm	—	瀝青安定処理	
d	2 0 cm	1 5 cm	クランチャーレン	
(摘要)				
① ブロックは透水性構造ブロックとすること。				
② その他の事項については、アスファルト舗装に同じ。				

④ 注意事項

- 1) アスファルト舗装の場合は、アスファルト舗装要綱によるものとする。
- 2) コンクリート舗装の場合は、コンクリート舗装要綱によるものとし、コンクリートの設計基準曲げ強度は、 $\delta 28=4.5\text{N/mm}^2$ とする。
- 3) インターロッキング舗装の場合は、インターロッキング舗装設計施工要領によるものとする。

4) 上表は、申請者自らが施工する場合であり、道路管理者の工事と同時施工で道路管理者が施工する場合の舗装厚については、別途考慮できるものとする。

#### (6) 費用負担区分

乗入れ口の設置に要する費用負担区分は、以下のとおりとする。

- ア. 道路の乗入れが既に行われており、歩道新設と同時に乗入れ口を設置する場合。
- イ. 乗入れが行われていないが、歩道新設と同時に乗入れ口を設置する場合（承認工事）。
- ウ. 既設道路に乗入れ口を設置する場合（承認工事）。

	道路管理者負担	申請者側負担
ア	全額	—
イ	歩道舗装に要する額	乗入れ上、必要な部分に要する額 (舗装厚増強分、路盤、その他側溝蓋等増強分)
ウ	—	全額

#### 【特記事項】

費用負担区分「イ」（同時施工）の取扱い方

- ① 自動車乗入れ口設置希望者は道路法第24条に基づく「道路工事施工承認申請書」を提出すること。この場合（同時施工）に限り、工事用平面図に位置を記入することにより、この申請に係る必要添付図書は、省略できるものとする。  
また、工事区間内に希望設置者が多数の場合は、連名により申請書を提出することもできるものとする。
- ② 工事区間内に自動車乗入れ口の設置の希望者がある場合、設置希望者は当該道路工事の請負業者に対して別紙様式による「歩道新設工事に伴う自動車乗入れ口同時施工申出書」を提出すること。
- ③ 設計図書の取扱いについて
  - 1) 設計書には自動車乗入れ構造に必要な図面を添付するものとし、負担区分に基づく申請者側負担分については、別途計上と図面に明記すること。
  - 2) 積算については、道路管理者側負担分のみ計上すること。

#### (7) その他留意事項

- ① 排水施設
  - 1) 歩道等面が低いために強雨時に水の溜まる恐れが生ずる箇所では、雨水ますを追加する等排水に十分配慮するものとする。
  - 2) 官民境界沿いに側溝がある場合には、出入りする車両の荷重に対応できる構造に改修するとともに、コンクリート蓋またはグレーチング蓋を設置すること。なお、グレーチング蓋を設置する場合には、跳ね上げ防止機能の備わったものとする。
- ② 交通安全対策
 

車両乗入れ部から車両乗入れ部以外の歩道等への車両の進入を防止し、歩行者及び自転車の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じさく等の施設により安全対策を実施するよう配慮するものとする。

## 5. 取付道路等

### ③ 歩道等との民地とのすりつけ

車道とのすりつけによって歩道等と民地との高低差が生じ、歩行者または自転車の通行に支障をきたす場合には、当該歩道等における民地側のすりつけ等の処置を行うよう配慮するものとする。

#### 5-4-4 バス停車帯またはバス停留所における歩道等の構造

##### (1) 適用の範囲

バス停車帯またはバス停留所においては、乗降する車いすの利便性を考慮して、接続するセミフラット形式及びフラット形式の歩道等について、以下の構造を適用するよう努めるものとする。

##### (2) バス停車帯またはバス停留所における歩道等の構造

###### ① 構造

歩道等面の高さは、縁石高（20cm）と同じ（マウントアップ形式）にすることが望ましい。しかし、沿道の状況等により、これによりがたい場合には、フラット形式とすることができるが、車いすが乗降できるための開口部を設け、バス停車帯またはバス停留所と歩道等の境界に2 cm以下の段差を設けるものとする。

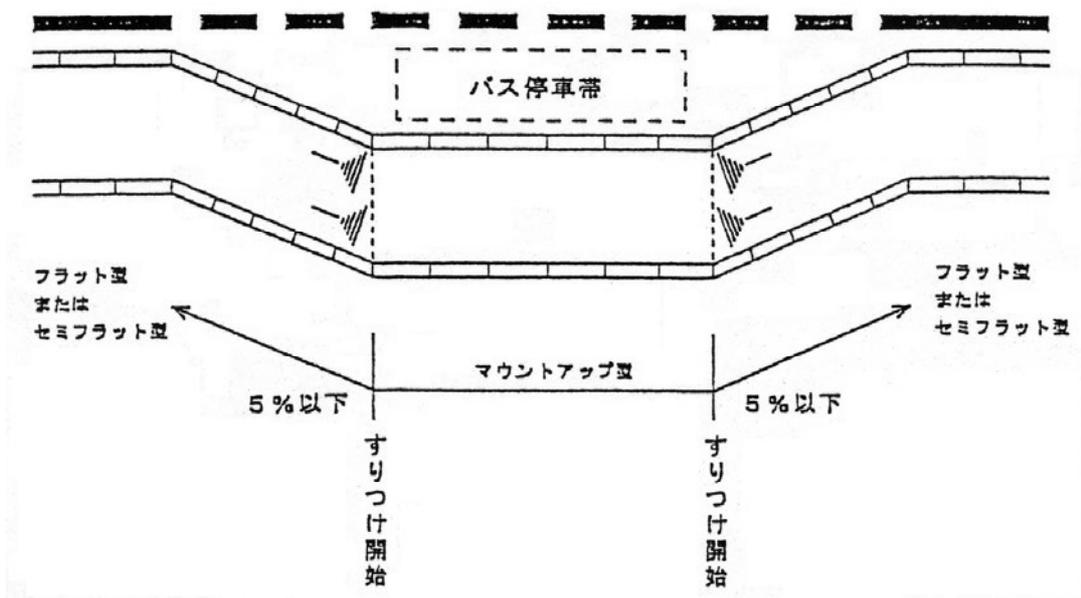
###### ② すりつけ勾配と位置

バス停車帯またはバス停留所への歩道等のすりつけ縦断勾配は、5%以下とし、すりつけ位置は、図48のとおりとする。

###### ③ 歩道等と民地とのすりつけ

バス停車帯またはバス停留所へのすりつけによって歩道等と民地との高低差が生じ、歩行者または自転車の通行に支障をきたす場合には、当該歩道等における民地側のすりつけ等の処置を行うよう配慮するものとする。

図48 バス停車帯等における歩道等の構造



#### 5-4-5 歩道等に隣接する側溝等の取扱い

原則として、歩道等の幅員に側溝等は含まないものとする。なお、沿道状況等により歩道等の幅員が確保することができない場合は、歩道等の幅員内に設置することができることとするが、暗きょ化等の検討を行うこと。

歩道等内に側溝がある場合は、側溝蓋を設置するものとする。

なお、その構造は、次のとおりとする。

① コンクリート蓋

片側のみ手掛けがあるものを使用し、手掛け同士を合わさないようにする。

② グレーチング蓋

溝幅が10mm以下の蓋（細目タイプ）を使用するものとする。

#### 5-4-6 視覚障がい者誘導用ブロックの設置

昭和60年8月21日付け都街発第23号・道企発第39号、都市局街路課長・道路局企画課長の通達「視覚障害者誘導用ブロック設置指針」及び昭和60年9月発刊「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」（（公社）日本道路協会）に基づき、設置するものとする。

#### 5-5 歩道のない本線への乗り入れ許可基準

5-2「取付道路の許可基準」または5-4「歩道に設置する自動車乗り入れ基準」によるものとするが、両基準の使い分けは原則として次のとおりとする。

① 「取付道路の許可基準」を適用の場合

管理道路肩と乗り入れ車両の駐車場または、官民境界との距離が20m以上で取付道路として、制動停止視距を確保しなければならないと判断されるもの。

※制動停止視距：自動車が、その進行方向前方に障害物（または対向する自動車）を認め、衝突しないように制動をかけて停止するか、あるいは障害物を避けて走ることのできる必要な長さ。

② 「歩道に設置する自動車乗り入れ基準」を適用の場合

管理道路肩と乗り入れ車両の駐車場または、官民境界との距離が20m以下のとき。

ただし、上記基準①、②によらない項目は下記のとおりとする。

(1) 舗装範囲

(ア) 歩道扱いの場合は、本線から民地境界（側溝）までとする。

(イ) 取付道路扱いの場合は、基準どおりとする。

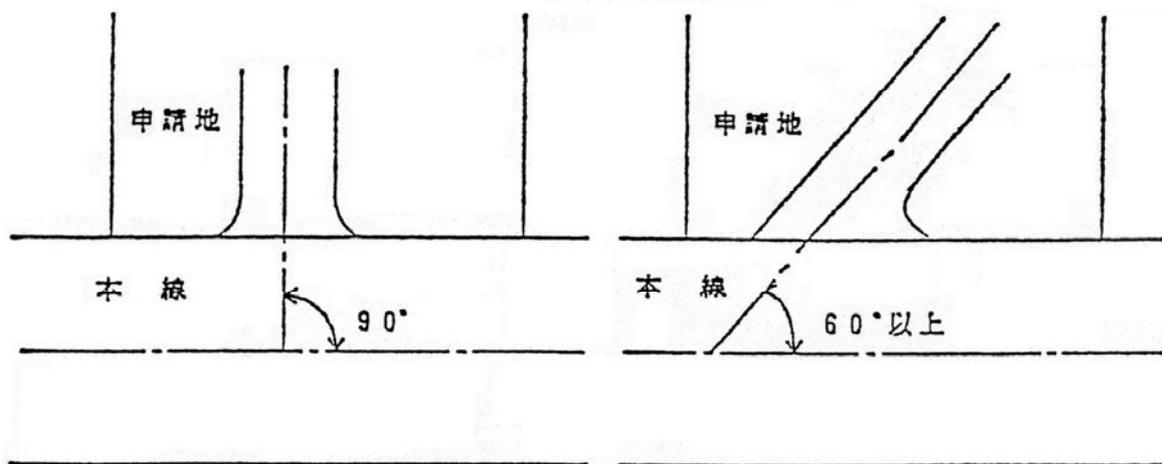
(ウ) 舗装構成は各基準による。

(2) 乗り入れ口の形状

(ア) 将来歩道設置時を考慮し、車道中心線に対し直角に設置する。

(イ) 取付道路扱いで、やむを得ない場合でも交角は60度以上とする。

## 5. 取付道路等



### (3) 乗り入れ口の排水施設

乗り入れにより、民地側の排水を本線へ流さないために「道路法第24条工事の取扱い要領」により、側溝を設置すること。

また、官民境界沿いに側溝がある場合には、出入りする車両の荷重に対応できる構造に改修するとともに、コンクリート蓋またはグレーチング蓋を設置すること。なお、グレーチング蓋を設置する場合には、跳ね上げ防止機能の備わったものとする。

### (4) 乗り入れ口取付け縦断勾配と制限長

(ア) 取付道路扱いの場合は基準どおりとする。

(イ) 歩道基準扱いの場合はできるだけ±2.5%以内とし、制限長は原則として駐車場までとする。

## 5-6 諸問題と対応方法

Q：乗入れ幅について、対象車両の最大諸元の1項目でも越えれば、1ランク広い幅の基準を適用できるか。

A：1ランク広い幅（例4m→8m）の基準を適用することは可能である。

Q：乗入れ幅決定の対象車両は、どのくらいの頻度で利用する車両を対象とするか。

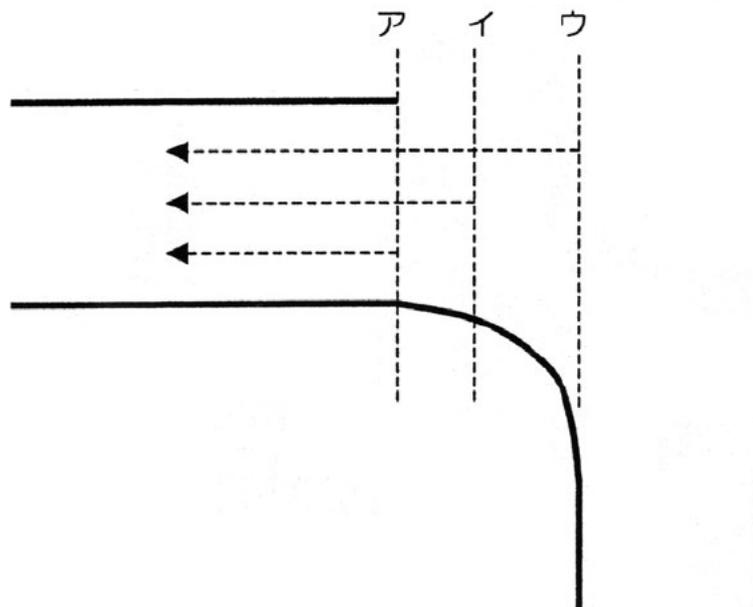
A：通常一般的に利用される車両を対象とする。

例1：個人住宅やアパートの駐車場（通常の利用車両が普通車であるもの）に宅急便や引越のための普通貨物自動車が出入りするような場合は、利用頻度が少なく、乗入れ幅が4mであっても出入りが可能であるので4mとするのが妥当である。

例2：コンビニ等の駐車場に、商品搬入のための普通貨物自動車が出入りするような場合は、日常的に当該車両が利用するので乗入れ幅は8mまで認めることができる。

例3：コンビニ等の駐車場に、コンビニ利用者の大型車両が出入りするような場合は、コンビニ等に大型車用の駐車場が整備されている場合に限り12mまで認めることができる。

Q：車両乗入れ部の設置できない箇所として、交差点の側端または曲がり角から5 m以内の起点とは。



A：アである。

Q：歩道のない道路への乗入れについて、隅切り（ $R = 1\text{ m}$ ）を確保することは可能か。

A：可能である。基準にある例示を参考とすること。

Q：個人・企業が新たに土地を取得して、本線上に付加車線の設置を認めた場合、土地の帰属はどうすべきか。

A：道路管理者に権原（所有権）を帰属して、本線の一部として取り扱うこと。

Q：取付道路設置にあたっては、公安委員会の意見を聞く必要があるか。

A：申請者は、公安委員会と協議し、協議結果を報告すること。

Q：道路標識または交通信号灯がある場所への取付道路または乗り入れ口の設置は可能か。

A：5-4にもあるとおり原則として禁止であるが、道路管理者または公安委員会が移転を認め、申請者の負担において移転をする場合は可能である。

Q：参考となる図書はなにか。

A：「道路構造令の解説と運用」（公社）日本道路協会  
 「平面交差の計画と設計」（一社）交通工学研究会  
 「道路設計要領」（財）道路保全センター  
 「道路管理資料集（資料編）」（財）中部建設協会