

【参考】道路設計要領の変遷

平成8年4月に刊行した「岐阜県道路設計要領」は、平成14年5月に全面改定を行い、以下により取り扱うこととしています。

改定内容	改定通知	適用年月日	備 考
全面改定	H14.5.31	H14.6.1～	適用日以降に設計に着手するものに適用。ただし修正範囲が軽微(委託設計を行うもの)の場合は適用が望ましい。
一部訂正①	H14.10.1	H14.10.1～	同上 【訂正内容：誤植等の訂正】
一部訂正②	H15.3.31	H15.4.1～	同上 【訂正内容：落石防護柵基礎等】
一部訂正③	H15.7.1	H15.7.1～	適用日以降に設計に着手するものに適用。ただし、実施中のものであっても適用可能であれば検討。 【訂正内容：幅員構成の考え方】
一部訂正④	H15.7.10	H15.7.10～	適用日以降に積算する工事に適用。これ以前のものであって可能なものは適用。 【訂正内容：CO吹付厚、凍上抑制層】
一部訂正⑤	H15.10.3	H15.10.1～	同上 【訂正内容：擁壁天端防護柵基礎鉄筋】
一部訂正⑥	H16.3.1	H16.3.1～	適用日以降に発注する工事に適用。これ以前のものであって可能なものは適用。 【訂正内容：凍上抑制層材料】
一部訂正⑦	H16.9.1	H16.9.1～	同上 【訂正箇所：歩道の切り下げ】
一部訂正⑧ 【今回】	H16.9.30	H16.9.30～	適用日以降に設計に着手するものに適用。ただし、実施中のものであっても適用可能であれば検討。 【訂正内容：2、3、6、10、11、12、13、14、16章を訂正】

岐阜県道路設計要領訂正誤表（第8回 H16.9.30）

章	Page	種別	現 行	訂 正 後	備 考																								
第2章	2-4	修正	<p><b>第1節 総 則</b></p> <p>1. 適用の範囲 この要領に定めていない事項については、次の指針等による。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指 針・要 綱 等</th> <th>略 号</th> <th>発行年月</th> <th>発 行 者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>補強土（テラル）壁工法 設計・施工マニュアル</td> <td></td> <td>H11.12</td> <td>(財)土木研究センター</td> </tr> <tr> <td>多数アカ式補強土壁工法 設計・施工マニュアル</td> <td></td> <td>H10.11</td> <td>(財)土木研究センター</td> </tr> </tbody> </table>	指 針・要 綱 等	略 号	発行年月	発 行 者	補強土（テラル）壁工法 設計・施工マニュアル		H11.12	(財)土木研究センター	多数アカ式補強土壁工法 設計・施工マニュアル		H10.11	(財)土木研究センター	<p><b>第1節 総 則</b></p> <p>1. 適用の範囲 この要領に定めていない事項については、次の指針等による。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指 針・要 綱 等</th> <th>略 号</th> <th>発行年月</th> <th>発 行 者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>補強土（テラル）壁工法 設計・施工マニュアル</td> <td></td> <td>H14.11</td> <td>(財)土木研究センター</td> </tr> <tr> <td>多数アカ式補強土壁工法 設計・施工マニュアル</td> <td></td> <td>H14.11</td> <td>(財)土木研究センター</td> </tr> </tbody> </table>	指 針・要 綱 等	略 号	発行年月	発 行 者	補強土（テラル）壁工法 設計・施工マニュアル		H14.11	(財)土木研究センター	多数アカ式補強土壁工法 設計・施工マニュアル		H14.11	(財)土木研究センター	<p>差替 2-4</p> <p>※基準書の改訂に伴う修正</p>
指 針・要 綱 等	略 号	発行年月	発 行 者																										
補強土（テラル）壁工法 設計・施工マニュアル		H11.12	(財)土木研究センター																										
多数アカ式補強土壁工法 設計・施工マニュアル		H10.11	(財)土木研究センター																										
指 針・要 綱 等	略 号	発行年月	発 行 者																										
補強土（テラル）壁工法 設計・施工マニュアル		H14.11	(財)土木研究センター																										
多数アカ式補強土壁工法 設計・施工マニュアル		H14.11	(財)土木研究センター																										
第3章	3-34	修正	<p><b>第4節 コンクリート擁壁</b></p> <p>2. 躯体の設計</p> <p>2.1 ブロック積（石積）擁壁</p> <p>(1) 形状・寸法 ブロック積擁壁の一般的な形状を図 3.27 に示す。のり面勾配および控長は、表 3.8 に示すものとする。</p> <p>裏込め材は碎石を用い、盛土部においては図 3.27 に示す勾配で設置する。上端における裏込め材厚さは 30cm とする。なお、切土においては、上端の厚さ 30cm で等厚としてよい。また、通常の場合は、裏込め材下端は図 3.28 に示すものとし、前面に水位を考慮する場合や地山線が高い位置にある場合は、図 3.28 に示すように設置する。</p>	<p><b>第4節 コンクリート擁壁</b></p> <p>2. 躯体の設計</p> <p>2.1 ブロック積（石積）擁壁</p> <p>(1) 形状・寸法 ブロック積擁壁の一般的な形状を図 3.27 に示す。のり面勾配および控長は、表 3.8 に示すものとする。</p> <p>裏込め材は碎石を用い、盛土部においては図 3.27 に示す勾配で設置する。上端における裏込め材厚さは 30cm とする。なお、切土においては、上端の厚さ 30cm で等厚としてよい。また、裏込め材は基礎周辺部に背面土からの水の浸透による悪影響を及ぼさないよう、擁壁前面地盤線程度まで設置することを原則とする（図 3.28 参照）。 ただし、前面に水位を考慮する場合は図 3.28(a) に示すように設置する。また、地山線が高い位置にありブロック積擁壁に対し水の浸透による悪影響を及ぼさない場合は、図 3.28(b) に示すように設置する。</p>	<p>差替 3-34</p> <p>※本文の説明と図との不整合のため修正。 3.29(a)、3.29(b)は従来より標記済み</p>																								
第3章	3-55	修正	<p><b>第4節 コンクリート擁壁</b></p> <p>3. 構造細目</p> <p>3.9 防護柵を設置する場合の構造細目</p> <p>(1) 擁壁天端に防護柵を設ける場合 車両用防護柵（ガードレール）を設置する場合は埋め込み深さを 40cm 以上とし、補強筋を配置することを原則とする。擁壁の天端幅については、設計計算により必要幅を算定しなければならない。</p> <p>擁壁天端に防護柵（ガードレール）を設ける場合の一例を以下に示す。</p> <p style="text-align: center;">図 3.60 1 Gr A 2B 使用例 図は（省略）</p>	<p><b>第4節 コンクリート擁壁</b></p> <p>3. 構造細目</p> <p>3.9 防護柵を設置する場合の構造細目</p> <p>(1) 擁壁天端に防護柵を設ける場合 車両用防護柵（ガードレール）を設置する場合は埋め込み深さを 40cm 以上を基本とし、補強筋を配置することを原則とする。擁壁の天端幅については、設計計算により必要幅を算定しなければならない。標記は、表 3.15-1 と図 3.60-1 の組み合わせによるが、これ以外の組み合わせは 車両用防護柵標準仕様・解説（H11.3（社）日本道路協会）を参考に決定すること。</p> <p style="text-align: center;">表 3.15 1 防護柵仕様における各種形状 表は（省略）</p> <p style="text-align: center;">図 3.60-1 補強鉄筋の配置例 図は省略（省略）</p>	<p>差替 3-55</p> <p>※図 3.60-1 は Gr-A-2B での配筋例であったため、その他のガードレール形式での配筋手法を表 3.15-1 により追記</p>																								
第3章	3-58	修正	<p><b>第4節 コンクリート擁壁</b></p> <p>3. 構造細目</p> <p>3.9 防護柵を設置する場合の構造細目</p> <p>(2) 擁壁天端に転落防止柵を設置する場合は下図による。</p> <p>注) 上図の基礎形状は、B種のガードレールを対象としたものであり、基礎延長 L = 5m までに適用可能であるが、それ以外の場合は別途検討する必要がある。なお、車両用防護柵の埋め込み深さは 40cm とし、補強筋を配置することを原則とする。</p>	<p><b>第4節 コンクリート擁壁</b></p> <p>3. 構造細目</p> <p>3.9 防護柵を設置する場合の構造細目</p> <p>(2) 擁壁天端に転落防止柵を設置する場合は下図による。</p> <p>注) 上図の基礎形状は、B種のガードレールを対象としたものであり、基礎延長 L = 5m までに適用可能であるが、それ以外の場合は別途検討する必要がある。なお、車両用防護柵の埋め込み深さは 40cm とし、図 3.60-1 の補強筋を配置することを原則とする。</p>	<p>差替 3-58</p> <p>※上記訂正に伴う図示</p>																								

章	Page	種別	現 行	訂 正 後	備 考
第3章	3-57	修正	-	*項番号のみ修正（内容に変更は無し）。	差替 3-57 *項番号のみ修正
第3章	3-58	修正	<p><b>第5節 補強土擁壁</b></p> <p>2. 分類 代表的な補強土壁の模式図と分類・特徴・留意点を表3.18、図3.61に示す。</p> <p>表3.18 代表的な補強土壁の分類と特徴・留意点 表は「省略」</p> <p>注1) (財)土木研究センター・補強土（テールアルメ）壁工法設計・施工マニュアル第2回改訂版、平成11年12月 注2) 同：多数アンカー式補強土壁工法設計・施工マニュアル第2版、平成10年11月</p>	<p><b>第5節 補強土擁壁</b></p> <p>2. 分類 代表的な補強土壁の模式図と分類・特徴・留意点を表3.18、図3.61に示す。</p> <p>表3.18 代表的な補強土壁の分類と特徴・留意点 表は「省略」</p> <p>注1) (財)土木研究センター・補強土（テールアルメ）壁工法設計・施工マニュアル第3回改訂版、平成15年11月 注2) 同：多数アンカー式補強土壁工法設計・施工マニュアル第3版、平成14年11月</p>	差替 3-58 *基準書の改訂に伴う修正
第3章	3-59	修正	<p><b>第5節 補強土擁壁</b></p> <p>4. 設計の考え方 帯鋼補強土壁、アンカー補強土壁、ジオテキスタイル補強土壁の設計にあたっては、基本的には下記のマニュアルによるものとする。 補強土（テールアルメ）壁工法設計・施工マニュアル第2回改訂版（平成11年12月） 多数アンカー式補強土壁工法設計・施工マニュアル第2版（平成10年11月）</p>	<p><b>第5節 補強土擁壁</b></p> <p>4. 設計の考え方 帯鋼補強土壁、アンカー補強土壁、ジオテキスタイル補強土壁の設計にあたっては、基本的には下記のマニュアルによるものとする。 補強土（テールアルメ）壁工法設計・施工マニュアル第3回改訂版（平成14年11月） 多数アンカー式補強土壁工法設計・施工マニュアル第3版（平成14年11月）</p>	差替 3-59 *基準書の改訂に伴う修正

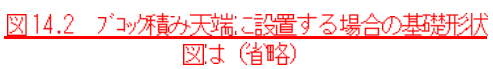
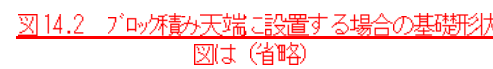
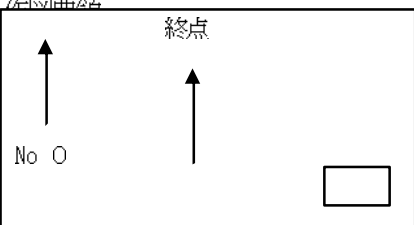
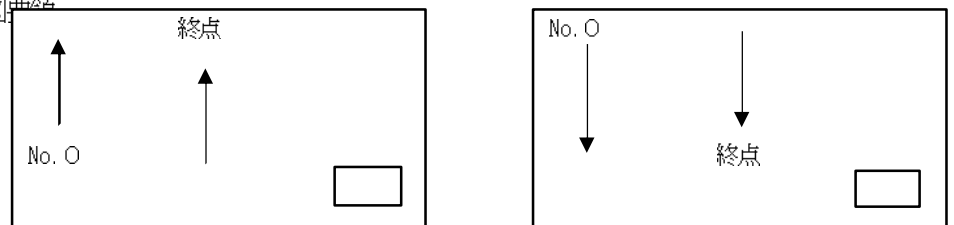
章	Page	種別	現 行	訂 正 後	備 考																																																
第5章	5-7	修正	<b>第2節 調査・計画</b> 2. 内空断面 2.1 通路用 (4) 建築限界については、道路構造令第2章2-13によるボックスカルバートのハンチを考慮する。	<b>第2節 調査・計画</b> 2. 内空断面 2.1 通路用 (4) 建築限界については、道路構造令第3章3-12によるボックスカルバートのハンチを考慮する。	差替 5-7 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正																																																
第6章	6-3	修正	<b>第1節 総 則</b> 1. 適用の範囲 本章は平面交差点に適用する。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>示 方 書・要 綱 等</th> <th>略 号</th> <th>発 行 年 月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路構造令の解説と運用</td> <td>道構・解説</td> <td>S58年2月</td> </tr> <tr> <td>1985 道路の交通容量</td> <td></td> <td>S62年2月</td> </tr> <tr> <td>平面交差の計画と設計-基礎編-</td> <td></td> <td>S59年7月</td> </tr> <tr> <td>改訂 平面交差の計画と設計-応用編-</td> <td></td> <td>H元年5月</td> </tr> <tr> <td>平面交差の計画と設計-事例集-</td> <td></td> <td>H8年2月</td> </tr> <tr> <td>交通信号の手引</td> <td></td> <td>H6年7月</td> </tr> <tr> <td>改訂 路面標示設置の手引</td> <td></td> <td>H10年5月</td> </tr> </tbody> </table>	示 方 書・要 綱 等	略 号	発 行 年 月	道路構造令の解説と運用	道構・解説	S58年2月	1985 道路の交通容量		S62年2月	平面交差の計画と設計-基礎編-		S59年7月	改訂 平面交差の計画と設計-応用編-		H元年5月	平面交差の計画と設計-事例集-		H8年2月	交通信号の手引		H6年7月	改訂 路面標示設置の手引		H10年5月	<b>第1節 総 則</b> 1. 適用の範囲 本章は平面交差点に適用する。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>示 方 書・要 綱 等</th> <th>略 号</th> <th>発 行 年 月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路構造令の解説と運用</td> <td>道構・解説</td> <td>H16年2月</td> </tr> <tr> <td>1985 道路の交通容量</td> <td></td> <td>S62年2月</td> </tr> <tr> <td>平面交差の計画と設計-基礎編-</td> <td></td> <td>S59年7月</td> </tr> <tr> <td>改訂 平面交差の計画と設計-応用編-</td> <td></td> <td>H元年5月</td> </tr> <tr> <td>平面交差の計画と設計-事例集-</td> <td></td> <td>H8年2月</td> </tr> <tr> <td>交通信号の手引</td> <td></td> <td>H6年7月</td> </tr> <tr> <td>改訂 路面標示設置の手引</td> <td></td> <td>H10年5月</td> </tr> </tbody> </table>	示 方 書・要 綱 等	略 号	発 行 年 月	道路構造令の解説と運用	道構・解説	H16年2月	1985 道路の交通容量		S62年2月	平面交差の計画と設計-基礎編-		S59年7月	改訂 平面交差の計画と設計-応用編-		H元年5月	平面交差の計画と設計-事例集-		H8年2月	交通信号の手引		H6年7月	改訂 路面標示設置の手引		H10年5月	差替 6-3 *基準書の改訂に伴う修正
示 方 書・要 綱 等	略 号	発 行 年 月																																																			
道路構造令の解説と運用	道構・解説	S58年2月																																																			
1985 道路の交通容量		S62年2月																																																			
平面交差の計画と設計-基礎編-		S59年7月																																																			
改訂 平面交差の計画と設計-応用編-		H元年5月																																																			
平面交差の計画と設計-事例集-		H8年2月																																																			
交通信号の手引		H6年7月																																																			
改訂 路面標示設置の手引		H10年5月																																																			
示 方 書・要 綱 等	略 号	発 行 年 月																																																			
道路構造令の解説と運用	道構・解説	H16年2月																																																			
1985 道路の交通容量		S62年2月																																																			
平面交差の計画と設計-基礎編-		S59年7月																																																			
改訂 平面交差の計画と設計-応用編-		H元年5月																																																			
平面交差の計画と設計-事例集-		H8年2月																																																			
交通信号の手引		H6年7月																																																			
改訂 路面標示設置の手引		H10年5月																																																			
第6章	6-5	修正	<b>第3節 平面交差点の形状および間隔</b> 1. 枝数および交差角 (1) 枝数 駅前広場等特別の場合を除き、同一箇所において同一平面で2以上交差させてはならない。 (2) 交差角 互いに交差する交通流は、直角またはそれに近い角度で交差するように計画しなければならない。 直角またはそれに近い角度の平面交差では、交差する車道を横断する距離が短く、交差部分の面積も小さい。また見通しの面からも好ましい。したがって交差角は15°以上とすべきである。しかし、特にやむを得ない場合には60°以上とすることができる。 詳細については、「道構・解説」P312参照。 2. 交差点の形状 (1) 原則として、くいちがい交差や折れ足交差は避ける。 (2) 交差点における主流交通は、できるだけ直線に近い線形とし、かつ主流交通の側に2以上の足が交会しないようにする。 (3) 原則として、交差角は直角に近いものとする。 詳細については、「道構・解説」P313参照。 3. 交差点間隔 交差点間隔は出来るだけ大きくするものとする。 詳細については、「道構・解説」P315参照。	<b>第3節 平面交差点の形状および間隔</b> 1. 枝数および交差角 (1) 枝数 駅前広場等特別の場合を除き、同一箇所において同一平面で2以上交差させてはならない。 (2) 交差角 互いに交差する交通流は、直角またはそれに近い角度で交差するように計画しなければならない。 直角またはそれに近い角度の平面交差では、交差する車道を横断する距離が短く、交差部分の面積も小さい。また見通しの面からも好ましい。したがって交差角は15°以上とすべきである。しかし、特にやむを得ない場合には60°以上とすることができる。 詳細については、「道構・解説」P448参照。 2. 交差点の形状 (1) 原則として、くいちがい交差や折れ脚交差は避ける。 (2) 交差点における主流交通は、できるだけ直線に近い線形とし、かつ主流交通の側に2以上の脚が交会しないようにする。 (4) 原則として、交差角は直角に近いものとする。 詳細については、「道構・解説」P419参照。 3. 交差点間隔 交差点間隔は出来るだけ大きくするものとする。 詳細については、「道構・解説」P452参照。	差替 6-5 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正																																																

章	Page	種別	現 行	訂 正 後	備 考
第6章	6-6	修正	<p><b>4節 平面交差点付近の線形</b></p> <p>1. 視距および交差点の視認距離 詳細については、「道構・解説」P319参照。</p> <p>2. 曲線半径 詳細については、「道構・解説」P321参照。</p> <p>3. 縦断線形 交差点付近の縦断勾配は、できるだけ長い区間を2.5%以下の緩勾配とすべきであり、また緩勾配の最小区間長は1サイクル当たり(一時停止制御の交差点にあつては1分間当たり)の1車線当たりの流入台数と平均車頭間隔の積で求められる長さは確保すべきである。なお、地形その他の制約で上記の区間長が確保できない場合であっても、表6-3の値以上とすべきである。また、縦断曲線の頂部または底部付近に交差点を設けないようにすることが望ましい。</p> <p>詳細については、「道構・解説」P322参照。</p>	<p><b>第4節 平面交差点付近の線形</b></p> <p>1. 視距および交差点の視認距離 詳細については、「道構・解説」P456参照。</p> <p>2. 曲線半径 詳細については、「道構・解説」P458参照。</p> <p>3. 縦断線形 交差点付近の縦断勾配は、できるだけ長い区間を2.5%以下の緩勾配とすべきであり、また緩勾配の最小区間長は<b>停止線より</b>1サイクル当たり(一時停止制御の交差点にあつては1分間当たり)の1車線当たりの流入台数と平均車頭間隔の積で求められる長さは確保すべきである。なお、地形その他の制約で上記の区間長が確保できない場合であっても、表6-3の値以上とすべきである。また、縦断曲線の頂部または底部付近に交差点を設けないようにすることが望ましい。</p> <p>詳細については、「道構・解説」P460参照。</p>	差替 6-6 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正
第6章	6-8	修正	<p><b>第5節 平面交差点付近の横断構成</b></p> <p>1. 車線幅員と車線数 (2) 車線数 原則として交差点流出部の車線数は、流入部の直進車線数(流入部の全車線数から右折専用車線、左折専用車線を除いた数)と同一でなければならない。 詳細については、「道構・解説」P324参照。</p>	<p><b>第5節 平面交差点付近の横断構成</b></p> <p>1. 車線幅員と車線数 (2) 車線数 原則として交差点流出部の車線数は、流入部の直進車線数(流入部の全車線数から右折専用車線、左折専用車線を除いた数)と同一<b>または、それ以上</b>でなければならない。 詳細については、「道構・解説」P454参照。</p>	差替 6-8 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正
第6章	6-11	修正	<p><b>第5節 平面交差点付近の横断構成</b></p> <p>3. 右折車線 したがって<math>l_d</math>は表6.6の<math>l_b</math>または(6.1)式による<math>l_c</math>のいずれか大きいほうの値としなければならない(6.2)式) <math display="block">l_d = \max(l_b, l_c) \dots\dots\dots (6.2)</math> 滞留に必要な長さ<math>l_s</math>は次式によって求められる。 <math display="block">l_s = 1.5 \times N \times S \dots\dots\dots (6.3)</math> ……(6.3) <math>N</math> : 1サイクル当たりの平均右折車数(台) <math>S</math> : 平均車頭間隔(m) <math>S</math>は乗用車の場合は6m、大型車の場合は12m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<math>S</math>は7m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、<math>l_s</math>を次の式によって求める。 <math display="block">l_s = 2 \times M \times S \dots\dots\dots (6.4)</math> ……(6.4) <math>M</math> : 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30mは確保すべきである。 詳細については、「道構・解説」P326参照。</p> <p>4. 左折車線 (2) 左折車線長 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。 詳細については、「道構・解説」P328参照。</p>	<p><b>第5節 平面交差点付近の横断構成</b></p> <p>3. 右折車線 したがって<math>l_d</math>は表6.6の<math>l_b</math>または(6.1)式による<math>l_c</math>のいずれか大きいほうの値としなければならない(6.2)式) <math display="block">l_d = \max(l_b, l_c) \dots\dots\dots (6.2)</math> 滞留に必要な長さ<math>l_s</math>は次式によって求められる。 <math display="block">l_s = \lambda \gamma \times N \times S \dots\dots\dots (6.3)</math> <math>\lambda \gamma</math> : 右折車線長係数(原則として表6.7を用いる) <math>N</math> : 1サイクル当たりの平均右折車数(台) <math>S</math> : 平均車頭間隔(m) <b>表6.7 右折車線長係数<math>\lambda \gamma</math>の値(表は省略)</b></p> <p><math>S</math>は乗用車の場合は6m、大型車の場合は12m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<math>S</math>は7m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、<math>l_s</math>を次の式によって求める。 <math display="block">l_s = 2 \times M \times S \dots\dots\dots (6.4)</math> ……(6.4) <math>M</math> : 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30mは確保すべきである。 詳細については、「道構・解説」P466参照。</p> <p>4. 左折車線 (2) 左折車線長 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。 詳細については、「道構・解説」P471参照。</p>	差替 6-11 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正。 表6.7 $\lambda \gamma$ の係数も修正

章	Page	種別	現 行	訂 正 後	備 考																																																		
第6章	6-12	修正	<p><b>第5節 平面交差点付近の横断構成</b></p> <p>5. 変速車線  (2) 変速車線長  変速車線長の標準値は、「道構・解説」P33Uに示すもの以上とする。</p>	<p><b>第5節 平面交差点付近の横断構成</b></p> <p>5. 変速車線  (2) 変速車線長  変速車線長の標準値は、「道構・解説」P47Zに示すもの以上とする。</p>	<p>差替 6-12</p> <p>*道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正</p>																																																		
第6章	6-14	修正	<p><b>第6節 横断歩道</b></p> <p>1. 横断歩道及び停止線  (1) 標準的な場合  a: 横断歩道の歩車道境界の延長線上から 3~6m</p>	<p><b>第6節 横断歩道</b></p> <p>1. 横断歩道及び停止線  (1) 標準的な場合  a: 横断歩道の歩車道境界の延長線上から 3~6m(「道構・解説」P47B、中部地整道路設計要領IU-6)</p>	<p>差替 6-14</p> <p>*道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正</p>																																																		
第6章	6-17	修正	<p><b>第8節 小規模道路・農道の取付け</b></p> <p>2. 幅員  (2) 小規模道路(A)の幅員  幅員 6.5m 未満の取付道路(自動車通行可)は取付部において、2車区分(0.5+202.75+U.5m-6.5m)とし、その延長は2Umを標準とする。</p>	<p><b>第8節 小規模道路・農道の取付け</b></p> <p>2. 幅員  (2) 小規模道路(A)の幅員  幅員 6.5m 未満の取付道路(自動車通行可)は取付部において、2車区分(0.5+202.75+U.5m-6.5m)とし、その延長は2Umを標準とするが、<b>現地状況に応じ縮小することが出来る。</b></p>	<p>差替 6-17</p> <p>*できる規定の追加</p>																																																		
第6章	6-19	修正	<p><b>第9節 交差点改良</b></p> <p>1. 目的  交差点の形状及び信号現示上の欠陥に起因する交通事故を防止することが、この事業の目的である。なお、交通の状況、事故の発生状況等を的確にとらえ、「道路構造令の解説と運用」の第5章平面交差を参照とする。</p> <p>3. 隅切り半径  隅切り半径については、簡便法により求めるとする。  (1) 交差点における曲線半径  第3種、第4種の道路で隅角部を円曲線で処理する場合の曲線半径は表 6.10Uに示す値を標準とする。ただし、特別な理由のある場合は、個々の交差点ごとに決定する。</p> <p style="text-align: center;">表3.10 標準的な隅切り半径 (m)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>1級</th> <th>2級</th> <th>3級</th> <th>4級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1級</td> <td>15</td> <td>12</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>2級</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>3級</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>4級</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <p>4. 交通島および分離帯  (1) 交通島および分離帯は、交差点のチャンネル化を考慮し、交通流を安全に導けるよう充分検討して設置する。  (2) 交通島および分離帯は、縁石で囲み必要により路面標示等による近接表示を設けるが、あまりに小さい島は危険なため路面標示で処理する。  (3) 分離帯については、交差点取付部に設けるものとし、設計速度 60km 以上の道路が交差する箇所または、横断延長が長い場所に設ける。  (4) 縁石は線形円と直線の組合せとし、高さは路面から 15cmとする。</p>	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	<p><b>第9節 交差点改良</b></p> <p>1. 目的  交差点の形状及び信号現示上の欠陥に起因する交通事故を防止することが、この事業の目的である。なお、交通の状況、事故の発生状況等を的確にとらえ、「道構・解説」第4章平面交差を参照とする。</p> <p>3. 隅切り半径  隅切り半径については、簡便法により求めるとする。  (1) 交差点における曲線半径  第3種、第4種の道路で隅角部を円曲線で処理する場合の曲線半径は表 6.10Uに示す値を標準とする。ただし、特別な理由のある場合は、個々の交差点ごとに決定する。</p> <p style="text-align: center;">表3.10 標準的な隅切り半径 (m) (中部地整道路設計要領10-11)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>1級</th> <th>2級</th> <th>3級</th> <th>4級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1級</td> <td>15</td> <td>12</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>2級</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>3級</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>4級</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <p>4. 交通島および分離帯  (1) 交通島および分離帯は、交差点のチャンネル化(導流化)を考慮し、交通流を安全に導けるよう充分検討して設置する。  (2) 交通島および分離帯は、縁石で囲み必要により路面標示等による近接端の表示を設けるが、あまりに小さい島は危険なため路面標示で処理する。  (3) 分離帯については、交差点取付部に設けるものとし、設計速度 60km 以上の道路が交差する箇所または、横断延長が長い場所に設ける。  (4) 縁石は線形円と直線の組合せとし、高さは路面から 15cmとし、芝を植えることを標準とするが、<b>雑草対策などの維持管理および視認性の確保に留意すること。</b></p>	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	<p>差替 6-19</p> <p>*道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正</p>
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																																																			
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																																																			



章	Page	種別	現 行	訂 正 後	備 考																
第10章	10-13	修正	<b>第2節 歩道等</b> <b>6. 歩道等の切下げ</b> (4) 分離 歩道等の巻込み部、交差点の歩道等の屈曲部においては、自動車の乗上げを防止するため、主要道路の車道に面した縁石を高くするか、または防護柵等を設置するものとする。ただし、交差点の歩道がフラット型の場合は、防護柵のみの設置を原則とし、路面排水等を適切に処理することとする。 歩行者等の横断禁止用防護柵（ガードパイプ等）を設置する場合には、柵高は110cmとすることが望ましい。また、歩行者の安全を確保するため車両の巻き込み防止を目的とする場合は、「車両用防護柵標準仕様・司解説（平成11年3月 社団法人 日本道路協会）」に基づくものとする。	<b>第2節 歩道等</b> <b>6. 歩道等の切下げ</b> (4) 分離 歩道等の巻込み部、交差点の歩道等の屈曲部においては、自動車の乗上げを防止するため、主要道路の車道に面した縁石を高くするか、または防護柵等を設置するものとする。ただし、交差点の歩道がフラット型の場合は、防護柵のみの設置を原則とし、路面排水等を適切に処理することとする。 歩行者等の横断禁止用防護柵（ガードパイプ等）を設置する場合には、柵高は80cmとすることが望ましい。また、歩行者の安全を確保するため車両の巻き込み防止を目的とする場合は、「車両用防護柵標準仕様・司解説（平成11年3月 社団法人 日本道路協会）」に基づくものとする。	差替 10-13 *誤植の修正																
第10章	10-16	修正	<b>第2節 歩道等</b> <b>6. 歩道等の切下げ</b> (i) 歩道等切り下げの間隔 表1.1 歩道の構造基準対比表	<b>第2節 歩道等</b> <b>6. 歩道等の切下げ</b> (i) 歩道等切り下げの間隔 表1.1 歩道の構造基準対比表 表中の「平成14年3月7日付け岐阜県の方針（案）」の案を削除	差替 10-16 *誤植の修正																
第11章	11-10	修正	<b>第2節 道路標識</b> <b>2. 道路標識の設置体系</b> (4) 目標地の選定 ③ 一般地（以下に該当する地名が、目標候補地となる。） (a) 重要地、主要地以外の市、町、村 (b) その他、沿道の著名な地名目標地については、表11.3による。  表11.3 表示地名一覧表	<b>第2節 道路標識</b> <b>2. 道路標識の設置体系</b> (4) 目標地の選定 ③ 一般地（以下に該当する地名が、目標候補地となる。） (a) 重要地、主要地以外の市、町、村 (b) その他、沿道の著名な地名目標地については、表11.3による。  表11.3 表示地名一覧表 表を（省略）  ※市町村合併により表示の変更を現在検討中のため、取扱い注意	差替 11-10 *市町村合併に関する留意の旨を標記																
第11章	11-105	修正	<b>第10節 その他</b> <b>2. バス停車帯</b> (1) 長さについては、「道路構造令第9章道路の附属物 9.4.3 乗合自動車（停車場）(5)表 9.4」を参照とする。 (2) 幅員については、「道路構造令第9章道路の附属物 9.4.3 乗合自動車（停車場）(5)(ii)」を参照とする。	<b>第10節 その他</b> <b>2. バス停車帯</b> (1) 長さについては、「道路構造令第9章道路の附属物 9.4.3 乗合自動車（ <b>停留施設</b> ）(5)表 9.4」を参照とする。 (2) 幅員については、「道路構造令第9章道路の附属物 9.4.3 乗合自動車（ <b>停留施設</b> ）(5)b <b>幅員その他</b> 」を参照とする。	差替 11-105 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正																
第12章	12-4	修正	<b>第1節 総 則</b>	<b>第1節 総 則</b> <b>3. その他</b> 道路植栽にあたっての維持管理協議について」平成16年8月10日付け道維第291号	差替 12-4 *通知に関する標記を追加																
第13章	13-5	修正	<b>第1節 総 則</b> <b>1. 適用範囲</b> [解説] 電線共同溝設計」の中に記載されている「示方書」「指針」等とは、以下による。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>示方書・指針等</th> <th>発行年月</th> <th>発 行 者</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路構造令</td> <td>S68.2</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考	道路構造令	S68.2			<b>第1節 総 則</b> <b>1. 適用範囲</b> [解説] 電線共同溝設計」の中に記載されている「示方書」「指針」等とは、以下による。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>示方書・指針等</th> <th>発行年月</th> <th>発 行 者</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路構造令</td> <td>H16.2</td> <td>日本道路協会</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考	道路構造令	H16.2	日本道路協会		差替 13-5 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正
示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考																		
道路構造令	S68.2																				
示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考																		
道路構造令	H16.2	日本道路協会																			

章	Page	種別	現 行	訂 正 後	備 考																								
第13章	13-89	修正	<b>第1節 総則</b> 1. 適用範囲 この要領に定めない事項は、以下によるものとする。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th>示方書・指針等</th> <th>発行年月</th> <th>発 行 者</th> <th>備考</th> </tr> <tr> <td>道路構造令</td> <td>Sb8.2</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考	道路構造令	Sb8.2			<b>第1節 総則</b> 1. 適用範囲 この要領に定めない事項は、以下によるものとする。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th>示方書・指針等</th> <th>発行年月</th> <th>発 行 者</th> <th>備考</th> </tr> <tr> <td>道路構造令</td> <td>H16.2</td> <td>日本道路協会</td> <td></td> </tr> </table>	示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考	道路構造令	H16.2	日本道路協会		差替 13-89 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正								
示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考																										
道路構造令	Sb8.2																												
示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考																										
道路構造令	H16.2	日本道路協会																											
第14章	14-3	修正	<b>第1節 総則</b> 1. 適用の範囲 この要領は、岐阜県建設管理局が実施する、落石に対する防災事業の設計に適用する。定めのない事項については、下記の指針等による。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th>示方書・指針等</th> <th>発行年月</th> <th>発 行 者</th> <th>備考</th> </tr> <tr> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>道路構造令の解説と運用</td> <td>Sb8.2</td> <td>”</td> <td></td> </tr> </table>	示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考	...	...	...	...	道路構造令の解説と運用	Sb8.2	”		<b>第1節 総則</b> 1. 適用の範囲 この要領は、岐阜県建設管理局が実施する、落石に対する防災事業の設計に適用する。定めのない事項については、下記の指針等による。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th>示方書・指針等</th> <th>発行年月</th> <th>発 行 者</th> <th>備考</th> </tr> <tr> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>道路構造令の解説と運用</td> <td>H16.2</td> <td>”</td> <td></td> </tr> </table>	示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考	...	...	...	...	道路構造令の解説と運用	H16.2	”		差替 14-3 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正
示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考																										
...	...	...	...																										
道路構造令の解説と運用	Sb8.2	”																											
示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考																										
...	...	...	...																										
道路構造令の解説と運用	H16.2	”																											
第14章	14-6	修正	<b>第3節 落石防止柵</b> 1. 設置基準  <div style="text-align: center;">  <p>図14.2 プログ積み天端に設置する場合の基礎形状 図は(省略)</p> </div>	<b>第3節 落石防止柵</b> 1. 設置基準  <div style="text-align: center;">  <p>図14.2 プログ積み天端に設置する場合の基礎形状 図は(省略)</p> </div>	差替 14-6 *誤植の修正																								
第16章	16-2	修正	<b>第16章 図面作成基準・数量算出基準 目次</b>	<b>第16章 図面作成基準・数量算出基準 目次</b> 第8節 設計書鏡部事業内容の記載 ..... 16-9	差替 16-2 *節追加による目次の修正																								
第16章	16-3	修正	<b>第1節 総則</b> 3. 図面の大きさおよび枠寸法 図面の大きさは、原則として下表によるものとするが、基本的に A-1 サイズとする。ただし、一葉のほうが図面として適切またはやむをえない場合は、横方向の規格は適用除外とすることができる。	<b>第1節 総則</b> 3. 図面の大きさおよび枠寸法 図面の大きさは、基本的に A-1 サイズとする。また、余白として左 30mm、他 10mmをとるものとする。ただし、一葉のほうが図面として適切またはやむをえない場合は、横方向の規格は適用除外とすることができる。	差替 16-3 *道路構造令の運用と解説の改訂に伴う修正																								
第16章	16-6	修正	<b>第4節 図面の作成</b> 6. 横断面図 (1)  (注) 道路、河川横断に適用する。 図 16.3 (2) 河川、堤防、護岸等は、上流から下流方向を見ること (ただし砂防については下流から上流方向をみること)。水制及び取付道路は起点から終点を見ること。(下流を図面左とする。)	<b>第4節 図面の作成</b> 6. 横断面図 (2)  (注) 道路、砂防横断に適用する。 <span style="color: red;">河川横断に適用する。</span> 図 16.3 (2) 河川、堤防、護岸等は、上流から下流方向を見ること (ただし砂防については下流から上流方向をみること)。水制及び取付道路は起点から終点を見ること。(下流を図面左とする。)	差替 16-6 *誤植の修正																								



章	Page	種別	現 行	訂 正 後	備 考
第16章	16-9 ~10	修正		<p><b>第8節 設計書鏡部事業内容の記載</b> 事業概要を把握できる程度でよいものとする。記載例を下記に示す。</p> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p>L=00m W=00 (□□) m  土工 切土 岩 V=00m<sup>3</sup>  土砂 V=00m<sup>3</sup>  盛土 V=00m<sup>3</sup>  法面工 コンクリート吹付工 (t=00cm) A=00m<sup>2</sup> SL=00m  擁壁工 ブロック積工 A=00m<sup>2</sup> H=00m  逆T式擁壁工 H=00m L=00m  函渠工 ボックスカルバート L=00m W=00m H=00m  排水工 側溝工 (PU3) L=00m  路盤工 (t=00cm) A=00m<sup>2</sup></p> </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p>施工延長 L=00m  ◇◇トンネル L=00m W=00 (□□) m  掘削工 L=00m (地山区分 C等級=00m D等級=00m)  覆工 L=00m  インバート工 L=00m  排水工 L=00m  坑門工 N=C基 (L=00m)  道路工  法面工 法枠工 (FOO) A=00m<sup>2</sup>  擁壁工 ブロック積工 A=00m<sup>2</sup> H=00m</p> </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p>橋梁上部 (〇〇橋) 製作・架設工 (非合成〇径間連続鋼桁橋)  橋長 L=00.〇m、幅員 W=〇.〇 (〇.〇) m  橋梁製作工 W=〇〇.〇 t  橋梁架設工 トラッククレーンベント架設 N=1式</p> </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p>橋梁上部 (〇〇橋) 製作・架設工 (PCポストテンション箱桁橋)  橋長 L=00.〇m、幅員 W=〇.〇 (〇.〇) m  橋体工 Vc=000m<sup>3</sup>  橋梁架設工 固定式支保工架設 N=1式</p> </div>	<p>差替 16-9 追加 16-10</p> <p>*設計書鏡部の記載例を追加 (道路建設課質疑応答集と同内容)</p>

# 差 し 替 え 項 一 覧

# 道路設計要領

平成14年6月

(平成14年10月1日 一部訂正)

(平成15年 4月 1日 一部訂正)

(平成15年 7月 1日 一部訂正)

(平成15年 7月10日 一部訂正)

(平成15年10月 3日 一部訂正)

(平成16年 3月 1日 一部訂正)

(平成16年 9月 1日 一部訂正)

(平成16年 9月30日 一部訂正)

岐阜県建設管理局

道路建設課・道路維持課

## 第1節 総 則

### 1 適用の範囲

この要領に定めていない事項については、次の指針等による。

指 針・要 綱 等	略 号	発行年月	発 行 者
道路土工、土質調査指針	土工、土質	S 61.11	日本道路協会
道路土工、軟弱地盤対策工指針	土工、軟弱	S 61.11	〃
道路土工、施工指針	土工、施工	S 61.11	〃
道路土工、のり面工・斜面安定工指針	土工、斜面	H 11. 3	〃
道路土工、排水工指針	土工、排水	S 62. 6	〃
道路土工要綱	土工、要綱	H 2. 8	〃
ツボキスタイルを用いた補強土の 設計・施工マニュアル(改訂版)		H12. 2	(財)土木研究センター
補強土(テルアルメ) 壁工法 設計・施工マニュアル		<u>H15.11</u>	(財)土木研究センター
多数アンカー式補強土壁工法 設計・施工マニュアル		H <u>14.11</u>	(財)土木研究センター
グラントアンカー設計・施工基準、同解説		H12. 5	(社)土質工学会
のり枠工の設計・施工指針		H 7.10	(社)全国特定法面保護協会
落石対策便覧		H12. 6	日本道路協会

### 2 定義

#### 2.1 各部の名称及び標準構成

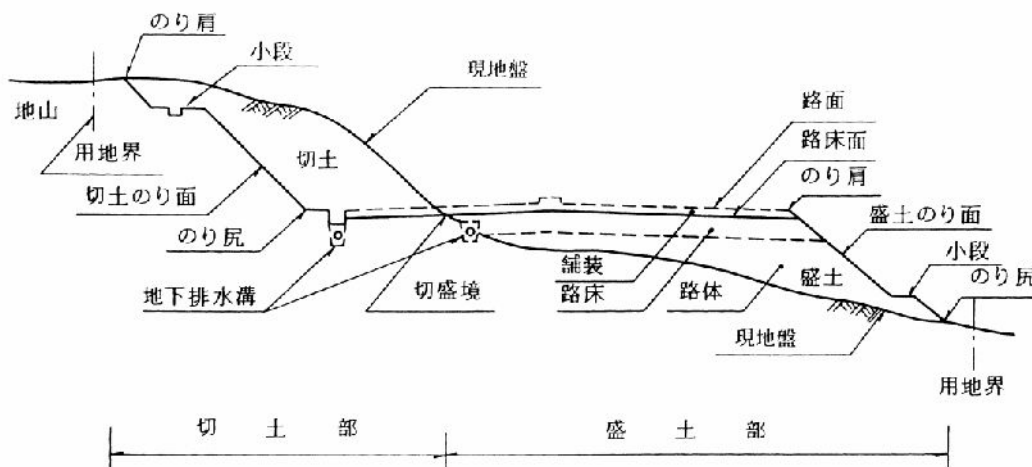


図2.1 各部の名称

#### 2.2 名称の解説及び機能

##### (1) 舗装

セメントコンクリート舗装の道路においては、コンクリート舗装版と路盤を、アスファルト舗装の道路においては、表層、基層、路盤(下層路盤を含む)を舗装という。

##### (2) 路床

路床とは盛土部においては、盛土仕上り面下、切土部においては、掘削仕上り面下 1m 以内の部分を用いる。

##### (3) 路体

路体とは盛土における路床以外の部分を用いる。

## 2 躯体の設計

### 2.1 ブロック積（石積）擁壁

#### (1) 形状・寸法

ブロック積擁壁の一般的な形状を図 3.27 に示す。のり面勾配および控長は、表 3.9 に示すものとする。

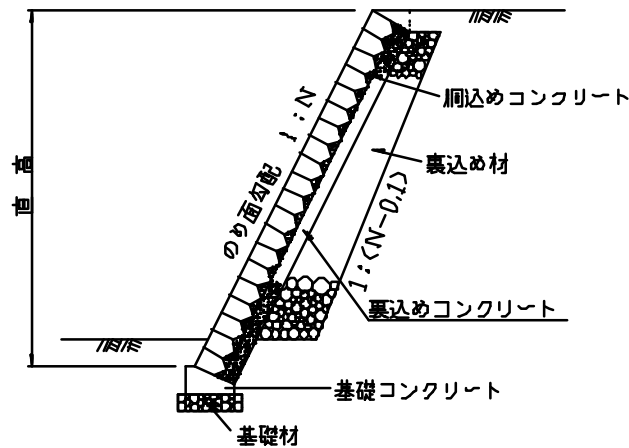


図 3.27 標準的なブロック積擁壁

表 3.9 直高とのり面勾配の関係（控長 35cm 以上）

直 高 (m)		～1.5	1.5～3.0	3.0～5.0
のり面 勾配	盛土	1.0.3	1.0.4	1.0.5
	切土	1.0.3	1.0.3	1.0.4
裏込めコンクリート厚(cm)		b	10	15

裏込め材は碎石を用い、盛土部においては図 3.27 に示す勾配で設置する。上端における裏込め材厚さは 30cm とする。なお、切土においては、上端の厚さ 30cm で等厚としてよい。また、裏込め材は基礎周辺部に背面土からの水の浸透による悪影響を及ぼさないよう、擁壁前面地盤線程度まで設置することを原則とする(図 3.28 参照)。

ただし、前面に水位を考慮する場合は図 3.29(a)に示すように設置する。また、地山線が高い位置にありブロック積擁壁に対し水の浸透による悪影響を及ぼさない場合は、図 3.29(b)に示すように設置する。

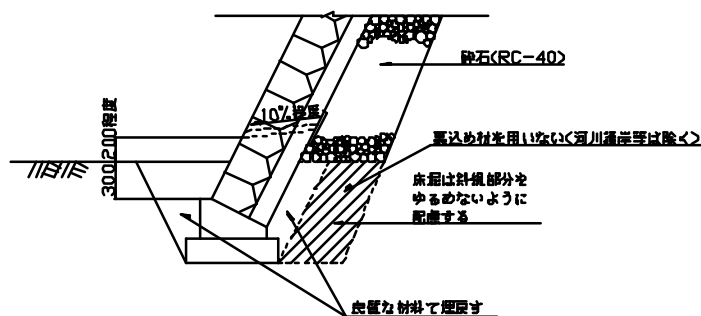


図 3.28

3.9 防護柵を設置する場合の構造細目

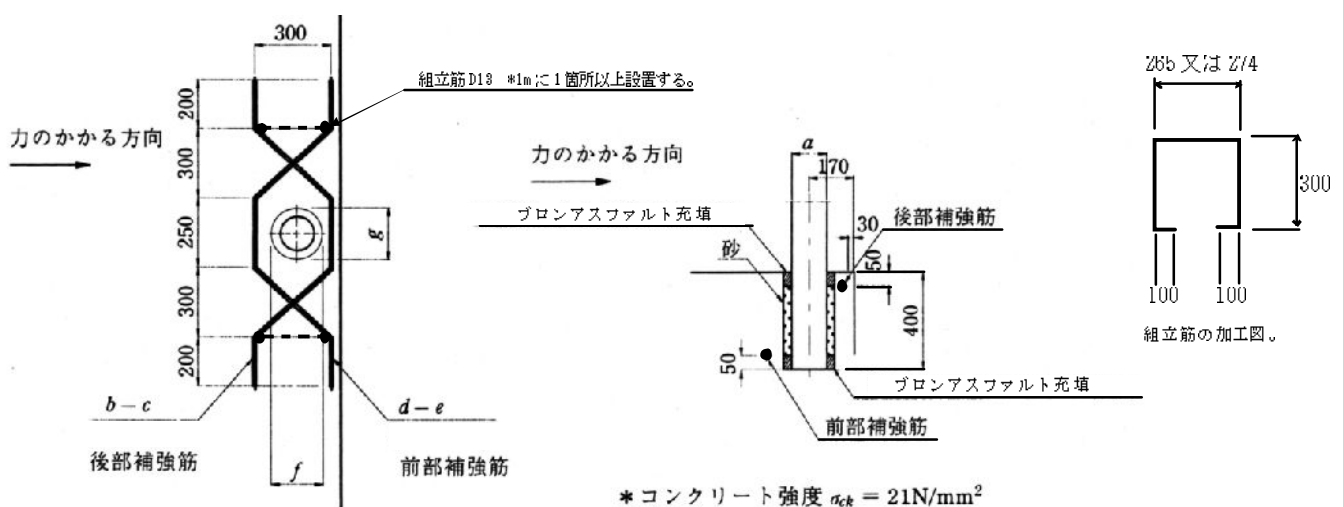
(1) 擁壁天端に防護柵を設ける場合

車両用防護柵（ガードレール）を設置する場合は埋め込み深さを 40cm 以上を基本とし、補強筋を配置することを原則とする。擁壁の天端幅については、設計計算により必要幅を算定しなければならない。標準は、表 3.15-1 と図 3.60-1 の組み合わせによるが、これ以外の組み合わせは「車両用防護柵標準仕様・同解説（H11.3（社）日本道路協会）」を参考に決定すること。

表 3.15-1 防護柵仕様における各種形状

仕様 番号	Gr-SB-1B Gr-SA-1.5B Gr-SS-1B Gr SSm 1B	Gr-A-2B Gr-SC-2B Gr-SAm-1B Gc A 4B Gp-A-2B Gp-Ap-2b	Gr-C-2B Gr-C-2B2 Gr-B-2B Gr Cm 2B Gr-Bm-2B Gr-Am-2B Gr-SCm-1B Gr SBm 1B Gc-C-4B Gc-B-4B Gc-Bm-4B Gp C 2B Gp-B-2B3 Gp-B-2B4 Gp-B-2B3 Gp-B-2B4 Gp-Cp-2B Gp-Bp-2B Gp Bp 2B3 Gp-Bp-2B4	Gp-A-2B2 Gp-SC-2B2 Gp-Ap-2B2 Gp SCp 2B2	Gp-C-2B2 Gp-B-2B2 Gp-Cp-2B2 Gp Bp 2B2	Gb-Am-2B	Gb-Bm-2B	
	a	∟125×125×6	φ139.8×4.5	φ114.3×4.5	Z-∟75×75×4.5	Z-∟75×75×3.2	H100×50×5×7	H100×50×5×7
	b	1本	1本	1本	1本	1本	1本	1本
	c	SD345-D22	SD345-D13	SD345-I3	SD345-D13	SD345-D13	SD345-D13	SD345-D13
	d	1本	1本	1本	1本	1本	1本	1本
	e	SD345 D13	SD345 D13	SD345 D13	SD345 D13	SD345D13	SD345D13	SD345D13
	f	φ200	φ200	φ180	150	150	185	180
	g				250	250	120	110

\*出典 車両用防護柵標準仕様・同解説（H11.3（社）日本道路協会）



\* コンクリート強度  $\sigma_{ck} = 21\text{N/mm}^2$

注：分離帯の場合は左右対称に配筋する。

図 3.60-1 補強鉄筋の配置例



(2) 擁壁天端に転落防止柵を設置する場合は下図による。

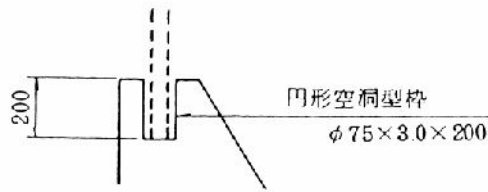


図 3.60-2

[参考]

路側ブロック積天端に防護柵を設置する場合の形状

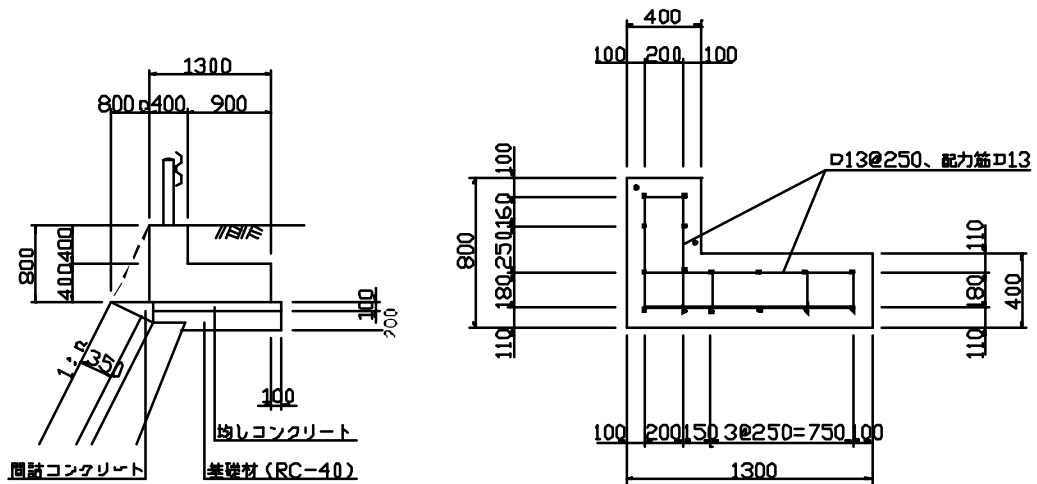


図 3.60-3

注) 上図の基礎形状は、B種のガードレールを対象

としたものであり、基礎延長L=5mまでに適用可能であるが、それ以外の場合は別途検討する必要がある。なお、車両用防護柵の埋め込み深さは40cmとし、[図3.60-1](#)の補強筋を配置することを原則とする。

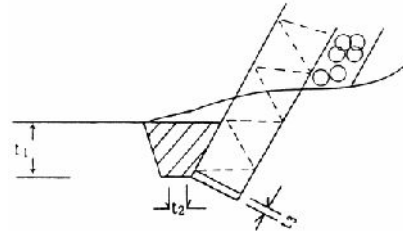
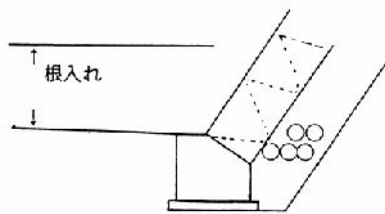
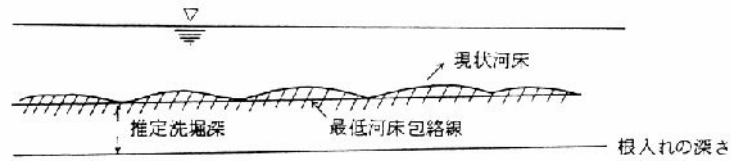
### 3.10 護岸の場合の根入れ

護岸の根入れは、一般にあらかじめ定められた計画河床に高水時の一時洗掘を考慮して定める。推定洗掘深さについては、河川の規模や河床勾配、河床材料等によって異なるが、経験や施工実績から表3.16に示す値が推定される。

表 3.16 根入れ深さ (単位：m)

河床構成材料	洪水時における河岸の流速(m/s)		
	3m/s 以上	3~2m/s	2m/s 未満
玉石以上の粒径	1.0	0.5	
砂利程度の粒径	1.5	1.0	0.5
細砂利程度の粒径		1.5	1.0

注) 根入れ=最深河床包絡線+推定洗掘深の包絡線。



埋戻コンクリート

$t_1$ は軟岩  $t_1=0.5m$

その他の岩  $t_1=0.3m$

$t_2=0.1m$

均しコンクリート

$t_3=0.1m$

### 3.11 ブロック積工基礎ブロックの形状・寸法

ブロック積工の基礎コンクリートブロックの形状・寸法は、ブロック積法勾配および裏込コンクリート厚さに応じて、表 3.17 に示すものとする。

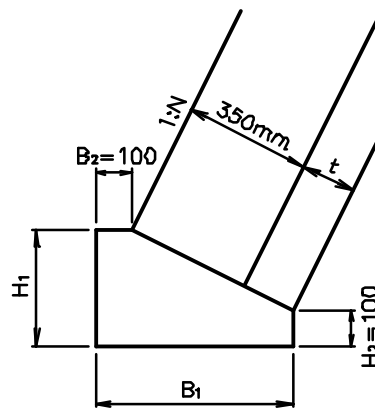


表 3.17

勾配(N)	裏込の コンクリート厚 t (cm)	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	H <sub>1</sub>	H <sub>2</sub>
1・0.3	5	490	100	215	100
1・0.3	10	540	100	230	100
1・0.4	10	520	100	270	100
1・0.4	15	570	100	290	100
1・0.5	15	550	100	330	100

## 第5節 補強土擁壁

### 1 定義

補強土壁は、盛土中に補強材を敷設することで垂直に近い壁面を構築する土留構造物である。補強土壁は、補強効果を発揮するためある程度の変形を要する、全体が柔な構造である、壁面材に植生ブロック等を用いることによって修景に優れたものとする事が出来る、耐震時にも優れている等の特色を有する。

### 2 分類

代表的な補強土壁の模式図と分類・特徴・留意点を表 3.18、図 3.61 に示す。

表 3.18 代表的な補強土壁の分類と特徴・留意点

分類	補強材	壁面工	特徴	留意点
帯鋼補強土壁 注 1)	帯状鋼材	コンクリートパネル (分割型)	帯状補強材(リブ付き、平滑)の摩擦抵抗による引抜き抵抗で土留め効果を発揮させる。	盛土材としては摩擦力が十分とれる砂質土系の土質材料を選定する必要がある。細粒分を多く含む土質材料については摩擦力を発揮させるための土質安定処理や粒度調整などの処理が必要である。 補強材としては鋼製補強材を用いるため腐食対策が必要である。
アンカー補強土壁 注 2)	アンカープレート付鉄筋	コンクリートパネル (分割型)	アンカー補強材の支圧抵抗による引抜き抵抗で土留め効果を発揮させる。	盛土材としては支圧抵抗力を発揮できる砂質土系や礫質土系の土質材料を選定する必要がある。細粒分を含む土質材料においても必要な支圧力の発揮の有無を検討して用いることができる。 補強材として鋼製の補強材を用いるため腐食対策が必要である。
ジオテキスタイル補強土壁 注 3)4)	ジオテキスタイル	コンクリートパネル (分割型) コンクリートブロック、場所打ちコンクリート、鋼製枠	ジオテキスタイルの摩擦抵抗による引抜き抵抗で土留め効果を発揮させる。面状の補強材のため摩擦抵抗力が発揮しやすく、補強材長が短めにできる。 緑化対策として、ジオテキスタイルをのり面で巻き込むタイプも使用されている。	角張った粗粒材料を多く含む盛土材の場合は、補強材を損傷する可能性があり対策が必要である。補強材は多くの種類がある。 補強土壁の変形抑制のために剛性の高いジオテキスタイル(ジオグリッドなど)が適する。クレー特性や高温環境など補強材の引張り強度への影響などについて設計の配慮が必要である。

注 1) (財)土木研究センター・補強土(テールアルメ)壁工法設計・施工マニュアル第 3 訂改訂版、平成 15 年 11 月

注 2) 同・多数アンカー式補強土壁工法設計・施工マニュアル第 3 版、平成 14 年 11 月

注 3) 同・ジオテキスタイルを用いた補強土の設計・施工マニュアル改訂版、平成 12 年 2 月

注 4) 運輸省監修、鉄道総合技術研究所編集、鉄道構造物設計標準・司解説(土構造物)1992

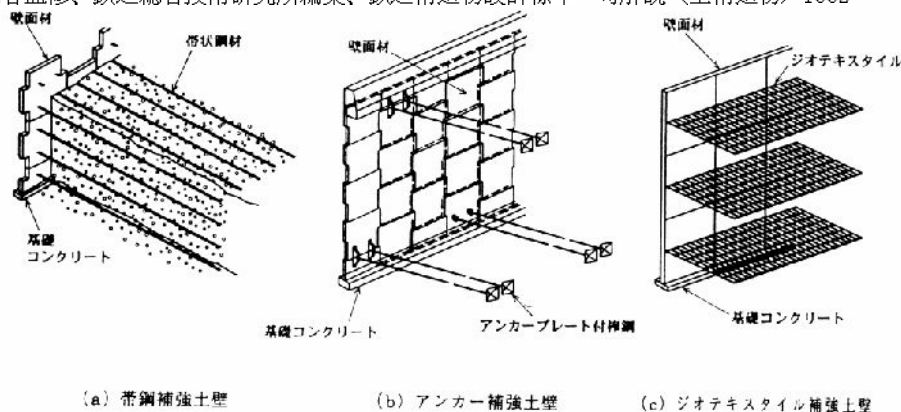


図 3.61 代表的な補強土壁の模式図

### 3 補強土壁を採用する場合の留意事項

- ① 盛土材は、補強材の抵抗力が十分とれる土質材料を選定すること。
- ② 補強材として鋼製補強材を用いる場合は腐食対策を行うこと。
- ③ 基礎地盤が軟弱な粘土層を含む場合は、圧密沈下に関する検討を行うこと。
- ④ 壁面工の布状基礎の根入れ深さは 0.5m 以上とする。山岳部の施工で背後地山の掘削を少なくする必要がある場合は重力式基礎とする。
- ⑤ ガードレール、遮音壁等付帯構造物を壁面工に直結させないこと。
- ⑥ 盛土体内外の排水対策を十分行うこと。

### 4 設計の考え方

帯鋼補強土壁、アンカー補強土壁、ジオテキスタイル補強土壁の設計にあたっては、基本的には下記のマニュアルによるものとする。

補強土（テールアルメ）壁工法設計・施工マニュアル第 3 回改訂版（平成 14 年 11 月）

多数アンカー式補強土壁工法設計・施工マニュアル第 3 版（平成 14 年 11 月）

ジオテキスタイルを用いた補強土の設計・施工マニュアル改訂版（平成 12 年 2 月）

### 5 幅員の考え方

補強土壁の使用位置は、変状が生じた場合に道路機能への影響をできるだけ少なくできるように、盛土のり尻方向で障害物を避けられる位置とすることが望ましい。なお、やむを得ずのり肩部付近に施工する場合には、路肩部での埋設物や防護柵の設置を考慮する必要がある。

参考として下図に盛こぼし構造を示す。

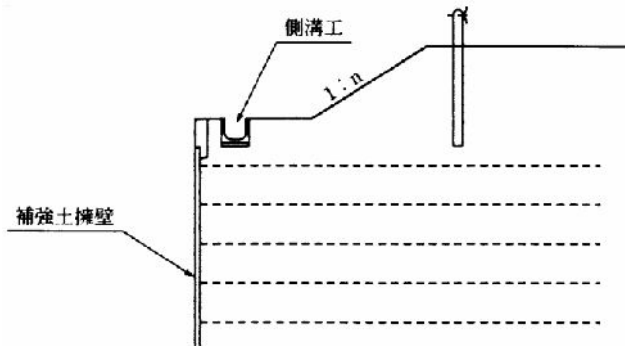


図 3.62 盛こぼし構造

※ のり肩構造については別途検討すること

## 第2節 調査・計画

### 1. 基礎地盤と許容支持力度

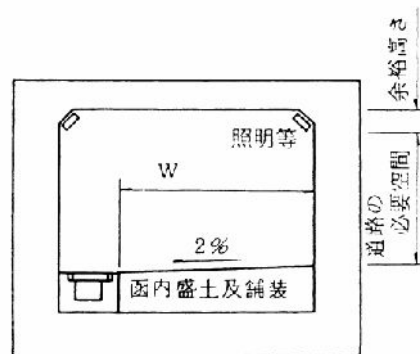
一般的な構造物に対する地盤の許容支持力度は、「カルバート工指針」P12 表 2-2 の値を目安に定めてよい。

### 2. 内空断面

ボックスカルバートの内空断面の決定は、下記事項を考慮して行うものとする。

#### 2.1 通路用

- (1) ボックスカルバートの断面については、在来通路の幅員、交通量、水路の有無、舗装厚、将来計画等を検討するものとしボックスカルバート内に水路が必要な場合は、道路幅員(W)に含めない方が望ましい。
- (2) 農道等の場合は、通行車両の車種、利用状況及び将来の利用形態を考慮し、内空断面を決定する。
- (3) ボックスカルバートの内空は照明、占用物件及び建築限界等の必要な空間を有するものとするが、やむをえず建築限界等の基準値が確保できない場合は通行制限等により対応するものとする。
- (4) 建築限界については「道路構造令第 2 章 2-13」によるがボックスカルバートのハンチを考慮する。
- (5) 自転車、歩行者専用のボックスカルバートは、第 7 章「立体横断施設」による。
- (6) ボックスカルバートの通路部は維持管理上必要に応じて高さ、幅について余裕を見込むのが望ましい。



※Wについても必要に応じて余裕幅を考慮するものとする。

図5.2

## 第1節 総則

### 1. 適用の範囲

本章は平面交差交差点に適用する。

示方書・要綱等	略号	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	道構・解説	H16年2月	(社)日本道路協会
1985 道路の交通容量		S62年2月	(社)交通工学研究会
平面交差の計画と設計 基礎編		S59年7月	(社)交通工学研究会
改訂 平面交差の計画と設計－応用編－		H元年5月	(社)交通工学研究会
平面交差の計画と設計－事例集－		H8年2月	(社)交通工学研究会
交通信号の手引		H6年7月	(社)交通工学研究会
改訂 路面標示設置の手引		H10年5月	(社)交通工学研究会

### 2. 定義

(1) 左折車線

左折車のために確保された屈折車線。

(2) 右折車線

右折車の減速、右折機会待ち、滞留のために確保された屈折車線。

(3) 加速車線

本線に加速合流する車両の速度を、安全に合流出来る程度に加速させ、必要な合流距離を与えることを目的として設けられた変速車線。

(4) 減速車線

高速の主流交通から減速分流する車両が、安全に減速できるようにする目的で設けられた変速車線。高規格道路からの左折車線は減速車線の形をとることになる。

(5) 導流島

交通の流れをある一定の進路を通るように導き、車両が車道いっぱいに広がって無秩序な動きをすることを防ぐ目的で設けられた交通島の一種。

(6) 交差点流入部

交差点取付け部のうち、交差点に接近する車両が走行する部分。

(7) 交差点流出部

交差点取付け部のうち、交差点を通過した車両が走行する部分。

### 3. 対象道路

「本要領」で対象とする道路は下記のものとし、自動車専用道路及び一部出入制限のある道路等の大規模な交差処理については除外する。

主道路：3種1級、3種2級、3種3級、4種1級、4種2級

従道路：3種1級、3種2級、3種3級、3種4級、3種5級、4種1級、4種2級、4種3級、4種4級



### 第3節 平面交差点の形状および間隔

#### 1. 枝数および交差角

##### (1) 枝数

駅前広場等特別の場合を除き、同一箇所において同一平面で5以上交会させてはならない。

##### (2) 交差角

互いに交差する交通流は、直角またはそれに近い角度で交差するように計画しなければならない。

直角またはそれに近い角度の平面交差では、交差する車道を横断する距離が短く、交差部分の面積も小さい。また見通しの面からも好ましい。したがって交差角は75°以上とすべきである。しかし、特にやむを得ない場合には60°以上とすることができる。

詳細については、「道構・解説」P448参照。

#### 2. 交差点の形状

- ① 原則として、くいちがい交差や折れ脚交差は避ける。
- ② 交差点における主流交通は、できるだけ直線に近い線形とし、かつ主流交通の側に2以上の脚が交会しないようにする。
- ③ 原則として、交差角は直角に近いものとする。

詳細については、「道構・解説」P419参照。

#### 3. 交差点間隔

交差点間隔は出来るだけ大きくするものとする。

詳細については、「道構・解説」P452参照。

## 第4節 平面交差点付近の線形

### 1. 視距および交差点の視認距離

車両が平面交差点を安全かつ容易に通過し得るために、交差点の相当手前の距離から、交差点、信号、道路標識等が、明確に視認できなければならない。

信号制御交差点における信号の視認距離および一時停止制御交差点における一時停止標識の視認距離は、原則として当該道路の区分および設計速度により下表の値以上とする。

表3.1

最小視認 距離(m) 設計 速度(km/h)	信号制御		一時停止制御
	第3種	第4種	
80	350	-	-
60	240	170	105
50	190	130	80
40	140	100	55
30	100	70	35
20	60	40	20

詳細については、「道構・解説」P456参照。

### 2. 曲線半径

交差点取付け部における車道中心線の曲線半径は当該道路の交差点の制御方法、設計速度に応じ以下の表に掲げる値以上とする。

表3.2

最小曲線 半径(m) 設計 速度(km/h)	信号交差点および一時停止制御交差点の主道路		一時停止制御交差点の従道路
	標準値	特例値	
80	280	230	-
60	150	120	60
50	100	80	40
40	60	50	30
30	30	-	15
20	15	-	15

詳細については、「道構・解説」P459参照。

### 3. 縦断線形

交差点付近の縦断勾配は、できるだけ長い区間を2.5%以下の緩勾配とすべきであり、また緩勾配の最小区間長は停止線より1サイクル当たり(一時停止制御の交差点にあっては1分間当たりの1車線当たりの流入台数と平均車頭間隔の積で求められる長さは確保すべきである。なお、地形その他の制約で上記の区間長が確保できない場合であっても、表6-3の値以上とすべきである。また、縦断曲線の頂部または底部付近に交差点を設けないようにすることが望ましい。

表6.3 交差点付近の緩勾配区間の最小値

道路の区分		最小区間長(m)
第3種	第4種	
第1級、第2級	第1級	40
第3級	第2級	35
第4級	第3級	15
第5級	-	10
-	第4級	6

詳細については、「道構・解説」P460参照。

## 第5節 平面交差点付近の横断構成

### 1. 車線幅員と車線数

#### (1) 車線幅員

第3種及び第4種の道路の車線の幅員は、道路の区分に応じ、次の表に掲げる値とするものとする。

表3.4 (単位：m)

車線の種類 道路の区分		単路部の車線の幅員	付加車線を設ける箇所の直進車線の幅員	付加車線の幅員
第3種	第1級	3.5	3.5	3.25、3.0 または 2.75 (2.5)
	第2級	3.25 [3.5]	3.25 [3.5]	
	第3級	3.0	3.0	
	第4級	2.75	2.75	
第4級	第1級	3.25 [3.5]	3.25または3.0	
	第2級	3.0	3.0または2.75	
	第3級			

[ ] は、交通の状況により必要がある場合の幅員

( ) は、都市部の右折車線におけるやむを得ない場合の縮小値

#### (2) 車線数

原則として交差点流出部の車線数は、流入部の直進車線数(流入部の全車線数から右折専用車線、左折専用車線を除いた数)と同一 または、それ以上 でなければならない。

詳細については、「道構・解説」P464参照。

したがって $l_d$ は表 6.6 の $l_b$ または(6.1)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((6.2)式)

$$l_d = \max(l_b, l_c) \dots \dots \dots (6.2)$$

滞留に必要な長さ $l_s$ は次式によって求められる。

$$l_s = \lambda \gamma \times N \times S \dots \dots \dots (6.3)$$

$\lambda \gamma$  : 右折車線長係数 (原則として表 6.7 を用いる)

$N$  : 1 サイクル当たりの平均右折車数(台)

$S$  : 平均車頭間隔(m)

表 6.7 右折車線長係数 $\lambda \gamma$ の値

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

$S$ は乗用車の場合は 6m、大型車の場合は 12m 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 7m 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。

$$l_s = 2 \times M \times S \dots \dots \dots (6.4)$$

$M$  : 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 30m は確保すべきである。

詳細については、「道構・解説」P466 参照。

#### 4. 左折車線

##### (1) 左折車線の設置

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° 以下の鋭角の交差点で、左折交通が多い場合
- 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 左折車およ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 Ⅱ 級および第 4 種第 4 級の道路には設けないことができる。

##### (2) 左折車線長

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。

詳細については、「道構・解説」P471 参照。

#### 5. 変速車線

##### (1) 変速車線の設置

下記の場合には、減速車線を設けるものとする。

- ① 第 1 種の道路から減速分流する交通がある場合
- ② 部分出入制限された第 3 種第 1 級の道路から減速分流する交通がある場合
- ③ その他、必要と認められる場合

下記の場合には、加速車線を設けるものとする。

- ① 第1種の道路に加速合流する交通がある場合
  - ② 部分出入制限された第3種第1級の道路に加速合流する交通がある場合
  - ③ その他、必要と認められる場合
- (2) 変速車線長  
変速車線長の標準値は、「道構・解説」P472に示すもの以上とする。

## 6. 片勾配および拡幅

- (1) 交差点付近の片勾配の値は交差点付近の曲線半径に必要な片勾配をつけることを原則とするが、一般部より走行速度が落ちること、発進・停止が繰り返されること等より一般部と同等には扱えない。従って、その最大片勾配については道路管理者、公安委員会等との協議をふまえて決定する必要がある。最大片勾配の目安としては、3種道路で信号制御する場合  $i=4\%$  程度とし、2%程度まで落とすことができるものとする。

なお、信号制御で無い交差点の場合は所定の片勾配を付することを原則とする。

- (2) 拡幅については使用する曲線半径と設計車両により決定されるため、原則として交差点付近でも必要な拡幅量は確保する。しかし、路肩を含め停止時に車線数以上の車両が並ばないように留意する。

## 7. 中央帯

- (1) 中央帯

中央帯を設置する対象となる道路は、少なくとも2車線以上あることが必要である。

車道幅員が比較的広い道路で、中央帯の幅員も広く、たとえば3m程度とれる場合は、交差点部分では右折車両の円滑を図る意味で、図6.5に示すように右折車線を設け、中央帯の幅員を狭くしておくことが望ましい。その先端部はペイント等による標示で代用し、構造物を先端までのばさない。

また、交差点で横断歩道がある場合は、中央帯を図6.6に示すように横断歩道部分より突き出して、かつ、横断歩道部分を切り下げて設置することが望ましい。すなわち、中央帯を設置する道路は4車線以上で比較的幅員が広いため、横断する道路側に対する青色現示の時間内に歩行者の横断が完了しない場合が多く、そのための交通島の役割を果たすことを考慮する。

中央帯を設置するのが困難な場合は、簡易構造物（チャッターバー・ポストコーン等）にて対応する。（図6.7）

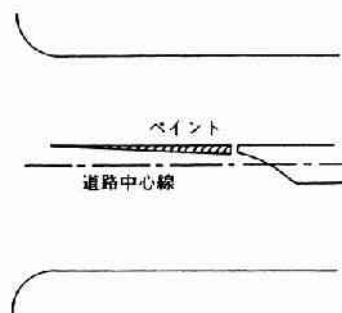


図6.5 交差点部分の中央帯



図6.6 横断歩道がある場合の中央帯

## 第6節 横断歩道

### 1. 横断歩道及び停止線

#### (1) 標準的な場合

公安委員会との協議をもとに決定するが、図 6.8 を標準とする。なお、横断歩道の長さは 15m 以下とするのが望ましい。また、停止線および分離帯の位置は設計車両による導流軌跡を描き、軌跡に支障のない位置まで控えることとする。

- ① 停止線は流入車線に直角に引くことを原則とする。
- ② 横断歩道は交差角が  $75^\circ$  以上の場合は交差道路に平行に引く。交差角  $\theta$  が  $75^\circ$  未満の場合には横断歩道が長くなるため  $(90^\circ + \theta)/2$  程度を目安に引くことを原則とする。

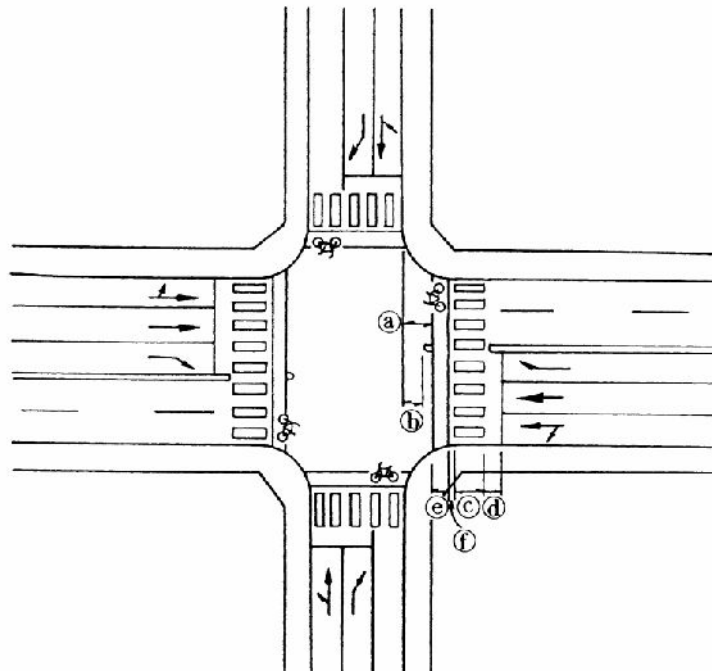


図 3.8

- a: 横断歩道の歩車道境界の延長線上から 3~5m([「道構・解説」P476、中部地整道路設計要領 10-6](#))
- b: 分離帯の先端(先端工または区画線)から 1~2m
- c: 幹線道路相互の交差では 4m  
細道路との交差では 3m  
必要に応じて 1m 単位で増減する。
- d: 横断歩道より 1~2m
- e: 自転車横断帯の幅員は 1.5m を標準とする。
- f: 横断歩道と自転車横断帯とは、50m 程度の間隔をあける。



## 第8節 小規模道路・農道の取付け

### 1. 対象道路

小規模市町村道(自動車通行可)・農道(耕運機通行可)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替及び市町村よりの交差協議による取付道路等に適用するものとし、その対象道路の区分は下記とする。

小規模道路(A)：当該地区の道路網の一環として重要な役割をはたしている。

利用者の範囲が広い。

交通量(自動車交通)が比較的多い。

小規模道路(B)：利用者の範囲が限定されている。

類似の支道が付近に何箇所かある。

交通量(自動車交通)が比較的少ない。

農道：耕運機及び農耕用歩行者の通行が主で交通量は少なく、季節的な利用。

### 2. 幅員

(1) 道路区分別の幅員の範囲は表 6.7 とする。

表 3.7 取付道路の幅員

区 分	幅 員 (m)	備 考
小規模道路(A)	6.5	6.5m未満を6.5mに拡幅
” (B)	4~6.5	
農 道	2~4	

(2) 小規模道路(A)の幅員

幅員 6.5m 未満の取付道路(自動車通行可)は取付部において、2車区分(0.5+2@2.75+0.5m=6.5m)とし、その延長は20mを標準とするが、現地状況に応じ縮小することが出来る。

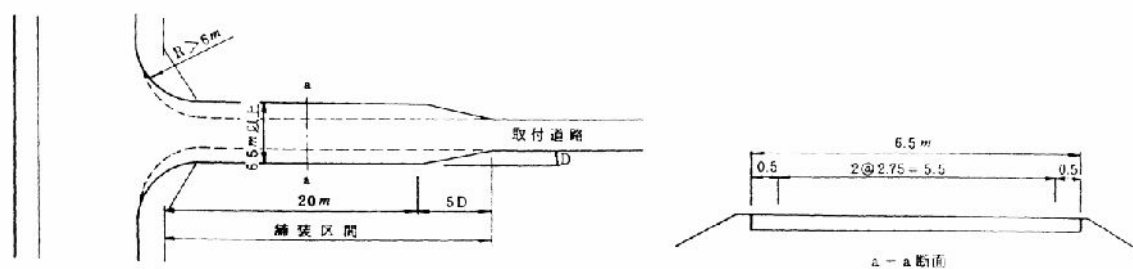


図6.12

ただし、拡幅を行わない(点線)の場合の舗装区間は第9章3節1.11舗装の区分による。

## 第9節 交差点改良

### 1. 目的

交差点の形状及び信号現示上の欠陥に起因する交通事故を防止することが、この事業の目的である。なお、交通の状況、事故の発生状況等を的確にとらえ、「[道構・解説](#)」第4章平面交差を参照とする。

### 2. 定義

交通安全事業で交差点の改良は、簡単な隅切りチャンネルリゼーションによる交通島の設置及び信号機の設置による交通規制等の小規模的な改良とする。

### 3. 隅切り半径

隅切り半径については、簡便法により求めるとする。

#### (1) 交差点における曲線半径

第3種、第4種の道路で隅角部を円曲線で処理する場合の曲線半径は表 6.10 に示す値を標準とする。ただし、特別な理由のある場合は、個々の交差点ごとに決定する。

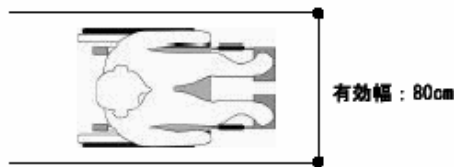
表 6.10 標準的な隅切り半径 (m) ([中部地整道路設計要領 10-11](#))

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

### 4. 交通島および分離帯

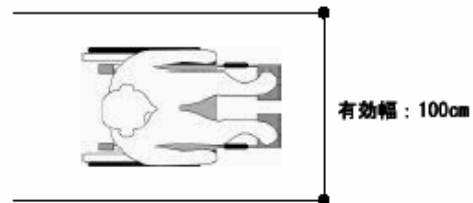
- (1) 交通島および分離帯は、交差点のチャンネルリゼーション ([導流化](#)) を考慮し交通流を安全に導けるよう十分検討して設置する。
- (2) 交通島および分離帯は、縁石で囲み必要により路面[標示](#)等による近接[端](#)の表示を設けるが、あまりに小さい島は危険なため路面[標示](#)で処理する。
- (3) 分離帯については、交差点取付部に設けるものとし、設計速度 60km 以上の道路が交差する箇所または、横断延長が長い場所に設ける。
- (4) 縁石は線形円と直線の組合せとし、高さは路面から 15 cmとし、芝を植えることを標準とするが、雑草対策などの維持管理および視認性の確保に留意すること。

◇80cm：出入口などを車いす使用者が通過できる最低幅



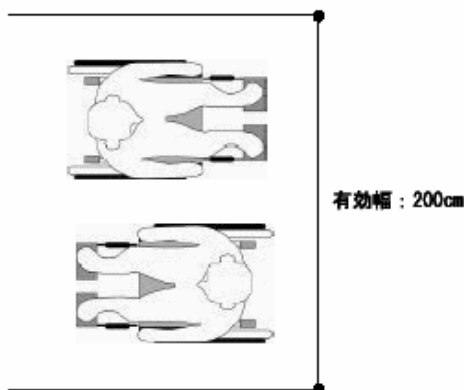
注) 車いすが通過できる最低幅であり、当該施設を通過する前に車いすをこいで、通過中は車いすをこがない事を想定して設定している。

◇100cm：歩道上で車いす使用者が通行できる寸法



注) 歩道は、こう配や路面の不陸による影響が大きいため、車いすの操作してぶれが生じる可能性を考慮して、車いす使用者が通行できる寸法を100cmと設定している。

◇200cm：車いす使用者2人がすれ違える寸法



◇150cm：車いすが360度回転できる最低寸法

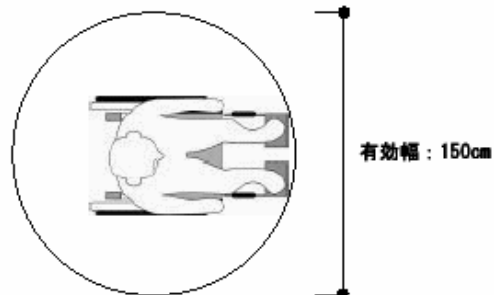


図10.19 車いす使用者の通行のための寸法

(出典：道路の移動円滑化 整備ガイドライン(基礎編)平成13年11月 国土交通省 道路局)

#### (4) 分離

歩道等の巻込み部、交差点の歩道等の屈曲部においては、自動車の乗上げを防止するため、主要道路の車道に面した縁石を高くするか、または防護柵等を設置するものとする。ただし、交差点の歩道がフラット型の場合は、防護柵のみの設置を原則とし、路面排水等を適切に処理することとする。

歩行者等の横断禁止用防護柵（ガードパイプ等）を設置する場合には、柵高は80cmとすることが望ましい。また、歩行者の安全を確保するため車両の巻き込み防止を目的とする場合は、「車両用防護柵標準仕様・同解説（平成11年3月 社団法人 日本道路協会）」に基づくものとする。

表1.1 歩道の構造基準対比表

項目	文書	平成11年9月10日付 ナ都市局長・道路局長通知 歩道における段差及び勾配等 に関する基準	平成12年3月17日付 ナ岐阜県の方針	平成12年11月15日付 ナ道路局長通知 重点整備地区における移動円滑化のため に必要な道路の構造に関する基準	平成14年1月22日 ナ説明会 道路の移動円滑化整備ガイド ライン	平成14年3月7日付 ナ岐阜県の方針
共通事項	縁石の高さ	縁石を設置する歩道高さ 15cmを標準とする 交通安全上必要 20cm 橋、トンネルにおいては25cm まで高くする事は可 植樹帯等分離している場合は 5cmまで低くすることは可	15cm(A種)を標準とする フラット構造は20cm(B種) 橋、トンネルにおいては25cm	15cm以上とする。	縁石を設置する歩道高さ 15cmを標準とする 交通安全上必要 20cm 橋、トンネルにおいては25cm まで高くする事は可	マウントアップ 15cm(A種) セミフラット形式 20cm(B種) フラット形式 20cm(B種) 橋 25cm以下 トンネル 25cm以下
	平坦部の確保	1mを確保 幅員が広い場合は2m以上が 努力目標	1mを確保 幅員が広い場合は2m以上が 努力目標	2m以上とする 但し、経過処置として特別の場 合は1mと読み替えて適用	2m以上とする 但し、経過処置として特別の場 合は1mと読み替えて適用	同左 同左
	縦断勾配	車椅子等の安全な通行を考慮 して5%以下とする やむを得ない場合は8%以下	5%以下とする	5%以下とする やむを得ない場合は8%以下	5%以下とする やむを得ない場合は8%以下	同左 同左
	横断勾配	2%を標準とする(縦断勾配が ある場合は設けない)		1%以下とする。やむを得ない 場合は2%以下	1%以下とする。やむを得ない 場合は2%以下	同左
	歩道舗装	透水性舗装等考慮する。		透水性舗装を標準とする 特別な場合はこの限りでない	透水性舗装を標準とする 特別な場合はこの限りでない	同左 同左
	歩道の高さ	無規定	無規定	車道から5cm高くする。 特別な場合はこの限りでない	車道から5cm高くする。 特別な場合はこの限りでない	市街地:セミフラット 地方部:フラット 特別な場合はこの限りでない
	横断歩道等	車道との段差	マウントアップ、セミフラット形式 歩道等と車道との段差は視 覚障害者の安全な通行を考慮 して2cmとする。 フラット形式 記述無し	マウントアップ、セミフラット形式 2cmとする。 フラット形式 0cmとする。 視覚障害者の安全な通行に 配慮する	2cmを標準とする。	2cmを標準とする。
水平区間		すりつけ区間と段差の間には 水平区間を設けるものとし、1. 5m程度とする。ただし、やむを 得ない場合はこの限りでない	同左	同左	同左	同左
車両乗入部	車道との段差	5cm以下とする 擦付横断勾配は15%以下	5cm以下とする 擦付横断勾配は15%以下	5cm以下とする 特殊縁石時は10%以下 平坦縁石時は15%以下	5cm以下とする 特殊縁石時は10%以下 平坦縁石時は15%以下	2cm以下とする 同左 同左
				特殊縁石:上面が勾配付きの物		

表11.3 表示地名一覧表

基準地	重要地	主要地	一般地		その他		
			町名(町名等)				
岐阜 Gifu	岐阜 Gifu 高山 Takayama 大垣 Ugaki 美濃加茂 Minokamo 多治見 Tajimi	関 Seki	上宝 Kamitakara	加子母 Kashimo	御嵩 Mitake	上之保 Kaminoho	伊吹山 鬼岩 Mt.Ibuki Uniiwa 乗鞍 白川郷 Norikura Shirakawago 新穂高 Shinodaka 平湯 野麦峠 Hirayuonsen Nomugitouge  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">名 神 MEISHINE</div> 岐阜羽島 I.C 大垣 I.C Gifu-Hashima Ogaki 関ヶ原 I.C Sekigahara  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">中央道 CHUOEXPWY</div> 多治見 I.C 土岐 I.C Tajimi Toki 瑞浪 I.C 恵那 I.C Mizunami Ena 中津川 I.C Nakatsugawa  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">東海北陸道 TOKAI-HOKURIKU</div> 岐阜各務原 I.C Gifu-Kakamigahara 関 I.C 美濃 I.C Seki Mino 美並 I.C Minami 郡上八幡 I.C Gujohachiman 大和 I.C 白鳥 I.C Yamato Shirotori 高鷲 I.C 荏川 I.C Takasu Shokawa 飛騨清見 I.C Hida-Kiyomi
		各務原 Kakamigahara	糸貫山 Itonuki Yamaoka	岡 Higashishirakawa	東白川 Kanayama	高根 Takane	
		可児 Kani	宮川 Miyagawa	坂内 Sakauchi	金山 Kanayama	高根 Takane	
		瑞浪 Mizunami	巢南 Sunami	高鷲 Takasu	串原 Kushihara	明宝 Meihou	
		美濃 Mino	伊自良 Ijira	久々野 Kuguno	明智 Akechi	荏川 Syokawa	
		下呂 Gero	上石津 Kamiishizu	穂積 Hozumi	福司 Fukuoka	八百津 Yaotsu	
		関ヶ原 Sekigahara	墨俣 Sunomata	本巢 Motosu	上矢作 Kamayahagi	白川 Shirakawa	
		中津川 Nakatsugawa	平田 Hirata	笠松 Kasamatsu	徳山 Tokuyama	坂下 Sakashita	
		羽島 Hashima	池田 Ikeda	真正 Shinsei	馬瀬 Maze	蛭川 Hirukawa	
		土岐 Toki	藤橋 Fujihashi	垂井 Tarui	坂祝 Sakahogi	付知 Tsukechi	
		恵那 Ena	根尾 Neo	養老 Yoro	北方 Kitagata	岩村 Iwamura	
		八幡 Hachiman	神岡 Kamioka	安八 Annpachi	美山 Miyama	岐南 Ginan	
		白鳥 Shirotori	板取 Itadori	海津 Kaizu	柳津 Yanaizu	武芸川 Muzegawa	
			大和 Yamato	大野 Uno	高富 Takatomi	美並 Minami	
			和良 Wara	河合 Kawai	南濃 Nanno	春ヨ Kasuga	
			七宗 Hichiso	古川 Furukawa	神戸 Godo	川島 Kawashima	
			小坂 Osaka	洞戸 Horado	輪之内 Wanouchi	兼山 Kaneyama	
			富加 Tomika	武儀 Mugi	揖斐川 Ibigawa	朝ヨ Asahi	
			萩原 Hagiwara	丹生川 Nyukawa	久瀬 Kuze	宮 Miya	
			笠原 Kasahara	清見 Kiyomi	国府 Kokufu		
	川上 Kawaue	川辺 Kawabe	谷汲 Tanigumi				

※市町村合併により表示の変更を現在検討中のため、取扱い注意

## 第10節 その他

### 1. 身体障害者への配慮

身障者への配慮については、「第10章 歩道および自転車歩行者道」「第7章 立体横断施設」に準ずるものとする。

### 2. バス停車帯

#### 2.1 設置基準

次の各号に該当する場所には、バス停車帯を設置する。

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) バスの乗降客が多く、利用者の安全や乗り継ぎ等利便の確保が望まれる場所。

#### 2.2 設置位置

バス停車帯を設ける場合の本線の平面線方は、直線または標準地以上の曲線半径を持ち、かつ、縦断線形の小さい区間（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。

- (1) 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。
- (2) 単路の横断歩道付近に設置する場所は、原則として横断歩道を超えて10m以上の位置とする。
- (3) 次の各号に該当する場所にバス停車帯を設けてはならない。
  - ① 横断歩道直前30m以内。
  - ② 屈曲部の見通しの悪い場所およびバスの停車により見通しを阻害する場所。
  - ③ 勾配の急な坂路およびその前後から40m以内。
  - ④ 踏切の前後30m以内。

#### 2.3 長さおよび幅員

バス停車帯を設置する場合、長さおよび幅員はバス停車台数、車道の幅員および沿道の状況等との関係により定まる。

- (1) 長さについては、「道路構造令第9章道路の附属物9.4.3乗合自動車停留施設(5)表 9-5」を参照とする。
- (2) 幅員については、「道路構造令第9章道路の附属物9.4.3乗合自動車停留施設(5)b 幅員その他」を参照とする。
- (3) バス乗降場の歩道は、マウントアップ方式が望ましい。
- (4) バス停車帯を設置する区間に歩道又は自転車歩行者道が設置されていない場合はバスの乗降者及び一般の歩行者の安全を確保する上からバス停車帯の区間及びその前後には歩道又は自転車歩行者道を設置する。この場合の歩道又は自転車歩行者道の設置は、車両停車帯に含める。

## 第1節 総 則

### 1. 適用の範囲

このマニュアルは、岐阜県下の道路緑化に適用することができるものとし、定められていない事項は、「道路緑化」(中部地方建設局)によるものとする。

### 2. 定義

道路緑化:安全かつ快適な道路交通環境の整備や、岐阜県内に良好な道路景観の形成を図ることのほか、沿道における良好な生活環境の確保を図り、日本一住み良く花にあふれた美しい風土をつくることを目的として、道路敷地および周辺に樹木等を取り入れ緑化することをいう。

道路植栽:道路緑化によって取り入れた樹木、芝、地被植物、草花等の植物をいう。

### 3. その他

「道路植栽にあたっての維持管理協議について 平成 16 年 8 月 10 日付け道維第 2 9 1 号

## 第2節 設計のための基本的事項

### 1. 道路緑化の基本

道路緑化は、歩行者、沿線住民に対する環境整備とともに、運転者にも快適な道路空間となるように、岐阜県内全般の環境を良くするために、景観向上修景等を行うものである。

## 第1節 総則

### 1. 適用範囲

この設計要領は、電力、通信、CATV、放送、道路管理者のケーブルを収容するために道路下に敷設される電線共同溝を設計するための細部運用である。この要領に定めのない事項は、「電線共同溝」（財団法人 道路保全技術センター）（以下「電線共同溝指針」という。）およびその中に記述されている「示方書」「指針」等によるものとする。

[解説]

「電線共同溝指針」の中に記載されている「示方書」「指針」等とは、以下による。

示方書・指針等	発行年月	発行者	備考
道路構造令	H16. 2	日本道路協会	
労働安全衛生規則	H14. 1		
共同溝設計指針	S61. 3	日本道路協会	
プレキャストコンクリート共同溝設計・施工要領(案)		(財)道路安全技術センター	
コンクリート標準示方書	H14. 3	土木学会	
道路橋示方書Ⅰ共通編	H 9. 2	日本道路協会	
道路橋示方書Ⅲコンクリート橋編	H 9. 2	〃	
道路橋示方書Ⅳ下部構造編	H 9. 4	〃	
道路橋示方書Ⅴ耐震設計編	H 9. 4	〃	
建設工事公衆災害防止対策要綱	H 5.11		
道路維持修繕要綱	S60. 4	日本道路協会	
道路土木－擁壁工指針	H11. 4	〃	
道路土木－カルバート工指針	H11. 4	〃	
道路土木－仮設構造物工指針	H11. 4	〃	
アスファルト舗装要綱	S58. 4	〃	
トンネル標準示方書（開削編）	H 6. 7	土木学会	
建設工事に伴う騒音、振動対策技術指針		(社)日本建設機械化協会	
日本工業規格	H 1. 3	JIS	
電気規格調査会標準規格		JEC	
日本電気工業会標準規格		JEM	
電気用品取締法	H10		
電気設備に関する技術基準を定める省令			
配電規定		日本電気協会	
事業用電気通信設備規則			
有線電気通信設備令			
公害防止に関する法律及び条例			
その他関係法令及び規則等			



## 第1節 総則

### 1. 適用範囲

この設計要領は、光ファイバーケーブルを収容するために道路下に敷設される情報BOXを設計するための細部運用である。

この要領に定めない事項は、以下によるものとする。

示方書・指針等	発行年月	発行者	備考
道路構造令	H16.2	日本道路協会	
労働安全衛生規則	H14. 1		
光ファイバーケーブル施工要領(案)			
コンクリート標準示方書	H14. 3	土木学会	
道路橋示方書Ⅰ共通編	H 9. 2	日本道路協会	
道路橋示方書Ⅲコンクリート橋編	H 9. 2	〃	
道路橋示方書Ⅳ下部構造編	H 9. 4	〃	
道路橋示方書Ⅴ耐震設計編	H 9. 4		
建設工事公衆災害防止対策要綱	H 5. 11		
道路維持修繕要綱	S60. 4	日本道路協会	
道路土木-カルバート工指針	H11. 4	〃	
道路土木-仮設構造物工指針	H11. 4	〃	
アスファルト舗装要綱	S58. 4	〃	
トンネル標準示方書(開削編)	H 6. 7	土木協会	
建設工事に伴う騒音、振動対策技術指針		(社)日本建設機械化協会	
日本工業規格	H 1. 3	JIS	
電気通信設備工事共通仕様書	H 9. 5	建設経済局	
電気設備技術基準	H11. 6		
内線規定	H 7		
公害防止に関する法律及び条例			
その他関係法令及び規則等			

## 第1節 総則

### 1. 適用の範囲

この要領は、岐阜県建設管理局が実施する、落石に対する防災事業の設計に適用する。定めのない事項については、下記の指針等による。

示方書・指針等	発行年月	発 行 者	備考
道路土工(擁壁工指針)	H11. 3	日本道路協会	
〃 (加幅工指針)	H11. 3	〃	
〃 (仮設構造物工指針)	H11. 3	〃	
〃 (法面工・斜面安定工指針)	H11. 3	〃	
〃 (土質調査指針)	〃	〃	
〃 (施工指針)	〃	〃	
落石対策便覧	H12. 6	〃	
道路震災対策便覧(震前対策編)	S63. 2	〃	
〃 (震災復旧編)	S63. 2	〃	
〃 (震後対策編)	H 8.10	〃	
道路構造令の解説と運用	<a href="#">H16.2</a>	〃	
防災ハトブック	S58. 7	建設産業調査会	
砂防施設設計指針(案)	S59. 4	中部地方建設局	
砂防設計公式集(マニュアル)	S61. 5	全国治水砂防協会	
治山技術基準解説	H11. 7	日本治山治水協会	
エンクリト標準示方書	H8 年度	土木学会	
岐阜県建設工事共通仕様書	H10. 5	岐阜県建設技術センター	
河川砂防技術基準(案)同解説	H 9.10	日本河川協会	
震災点検要領(案)	H 3. 5	建設省道路局	

### 2. 定 義

わが国は、国土の大半を山地が占めるという地形的な特質、季節的な豪雨、豪雪等の気候条件、あるいは地震や火山の多い環太平洋地帯に位置する等、自然災害の発生しやすい国であるといえる。道路防災工は、これらの自然災害のうち、落石によって道路がもつ機能を損なうことを最低限に抑えることを目的としている。

対策工を検討する上では、現況の地域特性や地形的な判断、災害の連動性を考慮に入れ、災害に対する目的を明確にすることが必要である。

工法選定については、想定される災害の頻度、量、速度をふまえ、より効果的なものを考える必要がある。

### 第3節 落石防止柵

#### 1. 設置基準

- (1) 落石防止柵の高さは、落石の跳躍高さの標準を  $h_1=2\text{m}$ (法面直角方向)と考え、柵高 2.0m (7本掛) を標準とする。しかし、落石の跳躍高さは地形等によるところが大きく、柵高は落石が落石防止柵を飛び越えないように十分に検討するとともに、1.0~2.0m 程度の土砂溜を設けることとする。
- (2) 落石防止柵は、「落石対策便覧」(H12.06) 5-6 落石防護擁壁により設計することを基本とし、落石防止柵と基礎は、支柱、ロープおよびネットの変形によるエネルギーの吸収を無視した一体構造の剛体と考えるものとする。
- (3) 落石エネルギーが落石防止柵の可能吸収エネルギーを超える場合には、落石防止柵と基礎が一体構造の剛体と見なすことが難しいことから、別途検討するものとする。
- (4) 設計には、落石防止柵の支柱、ロープおよびネットの荷重を考慮しないこととするが、単独基礎は、基礎に支柱の荷重が等分に作用すると見なせることから、支柱の荷重のみ考慮することとした。
- (b) 落石防止柵が設置される擁壁は、対象とする落石に対して安定を保つものとする。
- (6) ブロック積み天端に落石防止柵を設置する場合の形状は、図 14-2 を標準とする。ただし、柵高が 2m を越える場合および標準の設計条件に合わない場合は、別途検討するものとする。  
なお、タイプIIの場合のブロック積み擁壁高さは、落石防止柵の基礎を含む高さとする。
- (7) 標準タイプの設計条件および対応可能な落石は、図 14-12 (14-2㉔) に示す。
- (8) 積雪地域については、M16U ボルト付き中間支柱を使用し、最上段ロープと金網とを結合ワイヤル ( $\phi 3.2 \times 50 \times 300$ ) を 1 個/m 用いて補強することを基本とする。ただし、積雪量が多く、上弦材が必要と思われる箇所は、担当事務所との協議により設置できるものとする。
- (9) 落石防止柵の一連の長さは 30~60m を標準とする。なお、60m を越える場合には、端末支柱および排土口を設置する。排土口は、端末排土口を標準とし図 14-3 のとおりとする。
- (10) その他の事項については、「落石対策便覧」5.4 および 5.6 によるものとする。

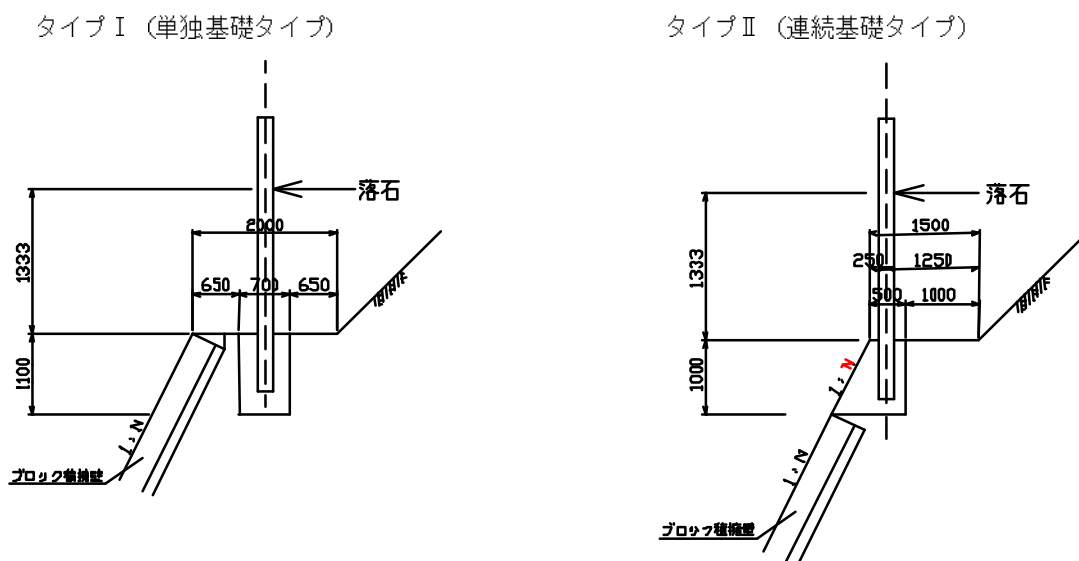


図 14.2 ブロック積み天端に設置する場合の基礎形状

## 第16章 図面作成基準・数量算出基準 目次

第1節 総則	16-3
1. 適用	16-3
2. 図面のとりまとめ	16-3
3. 図面の大きさおよび枠寸法	16-3
4. 縮尺	16-3
5. 原図の紙質	16-3
6. タイトル	16-4
第2節 図面の着色	16-4
第3節 図面の折りたたみ	16-5
第4節 図面の作成	16-5
1. 位置図	16-5
2. 一般平面図	16-5
3. 平面図	16-5
4. 縦断面図	16-5
5. 標準横断面図	16-5
6. 横断面図	16-6
7. 構造詳細図	16-6
第5節 図面への数量の記入	16-7
1. 横断面図	16-7
2. 構造詳細図	16-7
3. 土工の記号統一について	16-8
4. 鉄筋数量	16-8
5. 鋼材数量	16-8
第6節 袋面の記入	16-9
第7節 数量算出	16-9
第8節 設計書鏡部事業内容の記載	16-9

## 第1節 総則

### 1. 適用

この図面作成基準は、岐阜県建設管理局の実施する土木工事の設計（道路設計、構造物設計、トンネル設計およびその他設計）にあたって、その図面の作成方法を規定したものである。

### 2. 図面のとりまとめ

図面は原則として「調査設計業務委託関係集」の各項の「成果品」に示す分類ごとにまとめて製本するものとする。

### 3. 図面の大きさおよび枠寸法

図面の大きさは、基本的に A1 サイズとする。また、余白として左 30mm、他 15mmをとるものとする。ただし、一葉のほうが図面として適切またはやむをえない場合は、横方向の規格は適用除外とすることができる。

なお、縮小版は A3 サイズとする。

### 4. 縮尺

縮尺は、「調査設計業務委託関係集」に定める場合を除き、使用目的にあった縮尺を下記種別から選ぶものとする。

1:5 1:10 1:20 1:30 1:40 1:50 1:100 1:200 1:300 1:400 1:500 1:1000

### 5. 原図の紙質

設計原図の紙質は、下記のとおりで、トレーシングペーパーは縁をミシンがけしたもの、またはテープ縁取りしたものを使用する。

平面図 ポリエステルシート 300#程度

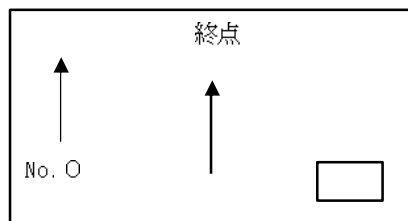
その他の図面 ポリエステルシート 300#程度またはつや消し中厚トレーシングペーパー

## 5. 標準横断面図

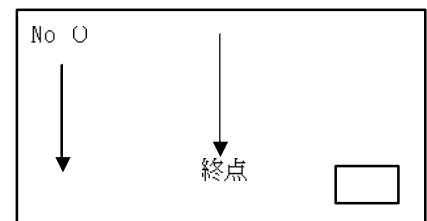
- (1) 縮尺は 1/100 又は 1/50 を標準とする。
- (2) 道路……設計条件、舗装構成、横断形状の構造寸法、路面勾配、盛土、切土の法勾配等を記入する。  
堤防……横断形状の構造寸法、のり勾配、天端、小段の勾配・寸法等を記入する。

## 6. 横断面図

- (1) 縮尺は 1/100 を標準とする。
- (2) 下記の事項を記入する。
  - ① 計画断面、計画施工高、官民境界線等。
  - ② 河川沿いの道路横断面には必要に応じ次の水位を記入する。
    - (a) H.W.L(計画高水位)、不明の場合には既往最高水位
    - (b) M.L.W.L(平均低水位)
- (3) 作図要領
  - ① 道路  
起点から終点方向を見ること。  
横断面の配置は次図のとおりとする。



(注) 道路、砂防横断に適用する。



河川横断に適用する。

図 16.3

- ② 河川、堤防、護岸等は、上流から下流方向を見ること (ただし砂防については下流から上流方向をみること)。水制及び取付道路は起点から終点を見ること。(下流を図面左とする。)

## 7. 構造詳細図

- (1) 正面図(標高、施工高、水位等記入)、平面図、側面図ともそれぞれ寸法並に構造材及び仕様等を記入する。
- (2) 作図要領
  - ① 構造図は左上に側面、左下に平面、右上に断面図をかくのを標準とする。
  - ② 橋梁の側面図は道路の起点側を左方としてかくのを標準とする。
  - ③ 基礎の地質柱状図等の調査成果を記入するものとする。

**第6節 袋面の記入**

袋面には次の様式により記入又は添付する。

表 16.4

〇〇工事添付図			その1 全 内
種 別	番号	葉数	備 考
位 置 図	1	1	
一般平面図	2	1	
平 面 図	3~5	3	

**第7節 数量算出**

土木工事における数量算出は、原則として「土木工事数量算出要領・国土交通省中部地方整備局監修(社)中部建設協会」によるものとする。

**第8節 設計書練部事業内容の記載**

事業概要を把握できる程度でよいものとする。記載例を下記に示す。

道路改良工事の記載例

$L=〇〇m$   $W=〇〇(L|L|)m$   
 土工 切土 岩  $V=〇〇m^3$   
       土砂  $V=〇〇m^3$   
       盛土  $V=〇〇m^3$   
 法面工 コンクリート吹付工 ( $t=〇〇cm$ )  $A=〇〇m^2$   $SL=〇〇m$   
 擁壁工 ブロック積工  $A=〇〇m^2$   $H=〇〇m$   
       逆T式擁壁工  $H=〇〇m$   $L=〇〇m$   
 函渠工 ボックスカルバート  $L=〇〇m$   $W=〇〇m$   $H=〇〇m$   
 排水工 側溝工 (P U 3)  $L=〇〇m$   
 路盤工 ( $t=〇〇cm$ )  $A=〇〇m^2$

トンネル工事の記載例

施工延長  $L=〇〇m$   
 ◇◇トンネル  $L=〇〇m$   $W=〇〇(L|L|)m$   
       掘削工  $L=〇〇m$  (地山区分 C等級= $〇〇m$  D等級= $〇〇m$ )  
       覆 工  $L=〇〇m$   
       インバート工  $L=〇〇m$   
       排水工  $L=〇〇m$   
       坑門工  $N=〇基$  ( $L=〇〇m$ )  
 道路工  
       法面工 法枠工 (F〇〇)  $A=〇〇m^2$   
       擁壁工 ブロック積工  $A=〇〇m^2$   $H=〇〇m$

橋梁上部工事（鋼橋）の記載例

橋梁上部（○○橋） 製作・架設工（非合成○径間連続鋼桁橋）

橋 長  $L = \text{○○.○}m$ 、幅 員  $W = \text{○○}(\text{○○})m$

橋梁製作工  $W = \text{○○.○}t$

橋梁架設工 トラッククレーンベント架設  $N = 1$ 式

橋梁上部工事（コンクリート橋）の記載例

橋梁上部（○○橋） 製作・架設工（P Cポストテンション箱桁橋）

橋 長  $L = \text{○○.○}m$ 、幅 員  $W = \text{○○}(\text{○○})m$

橋体工  $V_c = \text{○○○}m^3$

橋梁架設工 固定式支保工架設  $N = 1$ 式