

第1章

道路設計一般

第1章 道路設計一般 目次

第1節 設計一般(標準)	1-1
1. 目的	1-1
2. 適用範囲	1-1
3. 語句の意味	1-2
4. 留意事項	1-3
5. 道路設計の一般(標準)	1-4
6. 道路土工構造物の設計	1-5
第2節 幾何構造(標準)	1-6
1. 幅員構成	1-6
2. 縦断高さの表示	1-8
2.1 分離帯のある道路	1-8
2.2 分離帯のない道路	1-9
3. 構造詳細(標準)	1-10
3.1 中央帯	1-10
3.2 保護路肩	1-11
3.3 監査廊	1-12
3.4 切土部余裕幅	1-12
4. 登坂車線等の設置基準	1-13
4.1 対象道路	1-13
4.2 設置基準	1-13
4.3 設置長及び設置区間	1-13
4.4 登坂車線の幅員構成	1-14
4.5 その他	1-14
第3節 用地境界の設置(標準)	1-15
1. 用地杭の設置	1-15
2. 用地余裕幅	1-15
2.1 盛土部	1-15
2.2 切土部	1-16
2.3 擁壁コンクリート側溝等構造物部	1-17
2.4 市街地部	1-17
2.5 橋梁、トンネル等構造物区間	1-18
2.6 暫定施工の場合	1-18
3. 用地境界杭の設置	1-18
第4節 積雪寒冷特別地域の区分	1-19
第5節 コスト縮減	1-20
1. コスト縮減の目的	1-20
2. コスト縮減の考え方	1-20
2.1 広範な取り組みの必要性	1-20
2.2 機能・品質の確保	1-20

2.3 不当なしわ寄せの防止	1-20
3. 建設事業費縮減の具体的施策	1-20
3.1 建設事業費縮減の視点	1-20
3.2 具体的施策	1-20
第6節 住民参画型道づくり	1-22
1. 住民参画型道づくりの目的	1-22
2. 住民参画型道づくりの実施	1-22
第7節 自然環境への配慮	1-23

第1節 設計一般（標準）

1. 目的

この道路設計要領は、道路構造令、岐阜県県道の構造の技術的基準を定める条例、各種の示方書、指針、便覧、国土交通省標準設計、通達等などに対する岐阜県県土整備部としての標準的な運用を目的に編集したものである。

よって、この要領には標準的な基準を定めているので、利用するにあたっては、本来のここに示された諸基準の制定の背景や、それらが意図することを的確に把握し、合理的な設計に務めなければならない。

2. 適用範囲

(1) この要領は、岐阜県県土整備部で実施する道路の計画・設計に適用する。

なお、岐阜県県土整備部で受諾する道路の計画・設計についても、委託者側の設計基準による他、この要領を適用する。

(2) この要領の各基準において特に記述のない場合は、国道と県道の共通の基準として取り扱うものとする。

(3) この設計要領発行後に各種示方書、指針等の基準の制定・改訂があった場合、その制定・改訂主旨を充分把握し、次回設計要領改訂まで設計要領の適用に当たっては弾力的な運用を図ること。

(4) 次の各項目に掲げる場合は、この要領によらないことができるものとする。

- ① 道路等の大規模または特殊な工事で、特別な配慮が必要な場合。
- ② 新技術、新工法による場合。
- ③ その他、この要領により難しい場合。

3. 語句の意味

この要領の末尾に用いられている字句の意味は、表 1.1 に示すとおりとする。

表 1.1

末尾に置く字句	意味の区分
……する。 ……するものとする。 ……とする。 ……によるものとする。 ……とおりにする。 ……しなければならない。	理論上又は実際上の明確な根拠に基づく規定、又は規格や取扱を統一する必要から設けた規定。 従って、明確な理由がない限り当該規定を犯してはならない。
……原則として……とする。 ……を標準とする。 ……を基本とする。	周囲の状況等によって一律に規定することはできないが、実用上の必要から設けた規定。 従って、規定の主旨を逸脱しない範囲であれば、必ずしも当該規定に従う必要はない。
……するのがよい。 ……するのが望ましい。	理論上又は実際上は規定通り実施してほしいが、そこまで厳密に規制する必要はないと思われる規定。従って、特に大きな支障がない限り規定に従わなければならない。
……してもよい。 ……することができる。	(1) 本来、厳密な検討を行った上で設計するのがよいが、設計を簡単にすることを旨とするときの便宜上で、簡便法を与えた規定。 従って、厳密な検討を行う場合には、それが当該規定に優先する。 (2) 規定がすべて安全側になるように作られているため、それをそのまま適用すると厳しすぎる場合、緩和するための規定。 従って、安全側にすぎることが明らかな場合には緩和規定によってよい。

注) この節は、この要領に用いる末尾に置く語句の意味を明らかにして、適用上の疑義を防ぐために設けている。

4. 留意事項

- (1) この設計要領の適用に当たっては、各種の設計、施工条件等を勘案の上、安全性、使用目的との適用性、維持管理の安易さ、環境との調和、経済性等を考慮して、合理的な設計となるように努めなければならない。
- (2) この要領の本文には、「標準図、参考図、事例・・・の例」として具体的な形状を示したものと及び本文の外に「参考資料」と称する附則文を含めたものから構成されている章もあるが、これらについては表 1.2 を意図しているため、適正に運用されたい。

表 1.2

標準図	設計の指針となる標準的寸法、構造等を表すことによって、設計思想、留意点及び取り扱い等の標準を示したものである。
参考図 ・・・の例	標準と思われる一例を示したものであり、詳細設計の際の設計・図面作成内容の参考とするものである。
参考資料	この要領を適正に運用していくための補足説明的なものと新たに標準(案)等が策定され、今回の改訂時点では本文に至らなかった事項等を附則文としたものである。

- (3) この要領は、改訂時点の各種技術基準等を基にして編集されているが、今後、運用基準等の制定・改訂等が実施される場合もあるので留意されたい。

6. 道路土工構造物の設計

(1) 道路土工構造物の定義

道路土工構造物は、図 1.2 に示すものをいう。

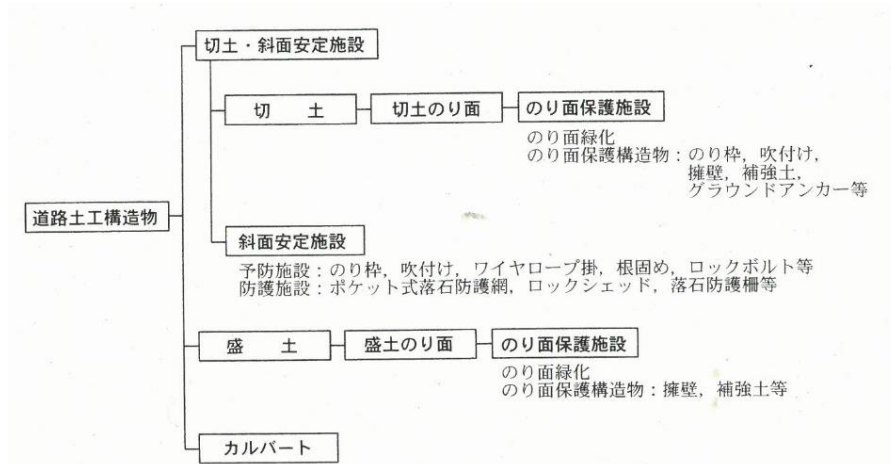


図 1.2 道路土工構造物の体系

(「道路土工構造物技術基準・同解説(H29.3 日本道路協会) p35 解図 2-2)

(2) 道路土工構造物の要求性能

- ① 道路土工構造物の設計に際して要求される性能(以下「要求性能」という。)は、以下に示す重要度の区分に応じ、かつ、当該道路土工構造物に連続又は隣接する構造物等の要求性能・影響を考慮する。なお、各道路土工構造物の要求性能及び重要度については、本要領の各章に規定する内容に基づいて設定するものとする。(県仕様)
 - ② 道路土工構造物の要求性能は、安全性、使用性及び修復性の観点から次のとおりとする。
 - 性能 1：道路土工構造物が健全である、又は、道路土工構造物は損傷するが、当該道路土工構造物の存する区間の道路としての機能に支障を及ぼさない性能
 - 性能 2：道路土工構造物の損傷が限定的なものにとどまり、当該道路土工構造物の存する区間の道路の機能の一部に支障を及ぼすが、すみやかに回復できる性能
 - 性能 3：道路土工構造物の損傷が、当該道路土工構造物の存する区間の道路の機能に支障を及ぼすが、当該支障が致命的なものとならない性能
 - ③ 道路土工構造物の重要度の区分は、次のとおりとする。
 - 重要度 1：下記(ア)、(イ)に示す道路土工構造物
 - (ア) 下記に掲げる道路に存する道路土工構造物のうち、当該道路の機能への影響が著しいもの
 - ・高速自動車国道、都市高速道路、指定都市高速道路、本州四国連絡高速道路及び一般国道
 - ・都道府県道及び市町村道のうち、地域の防災計画上の位置づけや利用状況等に鑑みて、特に重要な道路
 - (イ) 損傷すると隣接する施設に著しい影響を与える道路土工構造物
 - 重要度 2：(ア)及び(イ)以外の道路土工構造物
- (「道路土工構造物技術基準・同解説(H29.3 日本道路協会)」 p33～34)

第2節 幾何構造(標準)

1. 幅員構成

今後新たに計画する道路の幅員構成は、「道路構造令の解説と運用 平成16年2月 社団法人日本道路協会発刊（以下「道構」という。）」及び「岐阜県県道の構造の技術的基準を定める条例について（以下「条例」という。）」の考え方によるものとする。

(1) 道路の区分（道構第3条及び条例第3条関係）

- 1) 道路の区分は、国道は道構、県道は条例の考え方によるものとする。
- 2) 条例第3条（道路の区分の特例）でいう、「地域の状況に応じた通行機能を早期に確保する必要がある場合」とは、以下のような場合をいう。
 - ・孤立集落、又は災害時等に孤立することが予想される集落がある場合
 - ・緊急車両の進入に支障がある場合
 - ・防災要対策箇所を含む路線がある場合
 - ・その他地域の状況に応じ早期に通行機能の確保が求められる場合

※ 条例第3条（道路の区分の特例）の適用に当たっては、道路の利用形態等を勘案し、1.5車線の道路整備をすることが有効と認められる場合にのみ採用すること。

条例 第3条（道路の区分の特例）

政令第3条第2項本文の規定により第3種第4級に区分される道路については、地域の状況に応じた通行機能を早期に確保する必要がある場合においては、同項ただし書の規定により、第3種第5級に区分するものとする。

(2) 車線等（道構第5条及び条例第4条関係）

車線の幅員は道構及び条例の考え方によるものとする。

(3) 車線の分離等（道構第6条及び条例第5条関係）

- 1) 車線分離が必要な場合に設ける中央帯、側帯の幅員は、国道は道構、県道は条例によるものとする。なお、周辺地域の状況により、縮小規定が適用可能か検討のこと。
- 2) 条例第5条第10項でいう「地形の状況その他特別の理由により安全な交通を確保するため必要がある場合」とは、例えば以下のような場合である。
 - ・道路の曲線半径が、条例第17条の表の左欄（標準値）の値未満の場合
 - ・積雪寒冷地において、合成勾配が8.0%を超える場合
 - ・沿道利用のための右折の滞留により著しく交通に支障のある場合
 - ・その他、安全対策上の必要性が認められる場合
- 3) 条例第5条第10項でいう「必要な措置」については、当該路線の状況や利用形態等を踏まえ、公安や関係機関等と十分協議の上決定すること。

<必要な措置の例>

中央帯相当の幅員の確保、縁石、ポストコーン、道路鋸 等

条例 第5条（車線の分離等）

10 同方向の車線の数1である第3種又は第4種の道路の当該車線の属する車道には、地形の状況その他特別の理由により安全な交通を確保するため必要がある場合においては、中央帯又は中央帯相当の幅員を有する帯状の道路の部分の設ける等必要な措置を講ずるものとする。

(4) 副道（道構第7条及び条例第6条関係）

副道を設ける場合の幅員は道構及び条例の考え方によるものとする。

(5) 路肩（道構第8条及び条例第7条関係）

路肩の幅員は道構及び条例の考え方によるものとする。なお、道路の区分での適用は以下のとおりとする。

- ① 一般国道または主要幹線路にあつては、表1.4の「望ましい値」若しくは「規定値」を基本とする。
- ② その他道路にあつては、表1.4の「規定値」を基本とする。

表1.4 路肩の幅員（道構第8条及び条例第7条関係）

種別	級別	路肩(保護路肩を除く)の最低幅員(単位:m)				
		左側			右側	
		規定値	特例値	望ましい値	規定値	望ましい値
第2種	第1級	1.25		1.75	0.75	1.00
	第2級	1.25		1.75	0.75	0.75
第3種	第1級	1.25	0.75	1.75	0.50	0.75
	第2級	0.75	0.50	1.00	0.50	0.75
	第3,4級	0.75	0.50	0.75	0.50	0.50
	第5級	0.50		0.50		
第4種		0.50		0.50	0.50	0.50

(6) 停車帯（道構9条及び条例第8条関係）

停車帯を設ける場合の幅員の考え方は、国道の場合、道構の考え方によるものとする。なお、周辺地域の状況により、縮小規定が適用可能か検討のこと。

県道の場合は、条例の考え方によるものとし、停車帯の幅員は、1.5mとするものとする。

条例 第8条（停車帯）

2 停車帯の幅員は、1.5メートルとするものとする。

(7) 自転車道（道構第10条及び条例9条関係）

自転車道を設ける場合の幅員は道構及び条例の考え方によるものとする。

(8) 自転車歩行者道及び歩道（道構第10条の2、同11条及び条例第10条、同11条関係）

自転車歩行者道及び歩道を設ける場合の幅員は道構及び条例の考え方によるものとする。一般国道及び都市部地方道等の主要幹線路にあつては、道構及び条例の考え方によるものとするが、縮小規定が適用可能か検討のこと。なお、歩道等の種類については、第9-1章交通安全・第2節歩道等・2.1.歩道等の構造による。

(9) トンネル、橋梁部等における路肩の縮小規定の取扱い

自転車道、自転車通行帯又は自転車歩行者道を設けない道路においては、道構第8条第2項、第5項又は第7項に基づく（第7項にあっては、歩道を設ける場合に限られる）、路肩の幅員の縮小を行わないことを基本とする。

（R1.7.23 道建第105号、道維第268号、都政第66号「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について（通知）」）

(10) 積雪地域の幅員構成（道構第11条の3及び条例第13条関係）

積雪地域の幅員構成は、第12-2章防雪対策・第4節除雪関連施設等・3.堆雪幅による。

(11) 植樹帯（道構第11条の4及び条例第14条関係）

植樹帯を設ける場合の幅員の考え方は道構及び条例の考え方によるものとする。

(12) 平面交差又は接続（道構27条及び条例第29条関係）

屈折車線又は変則車線を設ける場合の直線車線及び付加車線の幅員は、国道は道構、県道は条例の考え方によるものとし、本設計要領「第6章平面交差 第5節平面交差点付近の横断構成(1)車線幅員」によるものとする。

(13) その他

その他幅員構成にかかる事項で本書に記載無き事項にあっては、国道においては道構、県道においては条例の考え方によるものとする。

2. 縦断高さの表示

2.1 分離帯のある道路

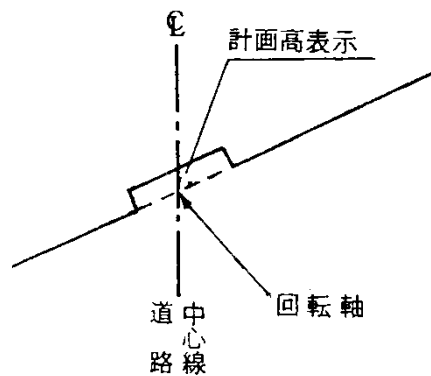


図 1.3

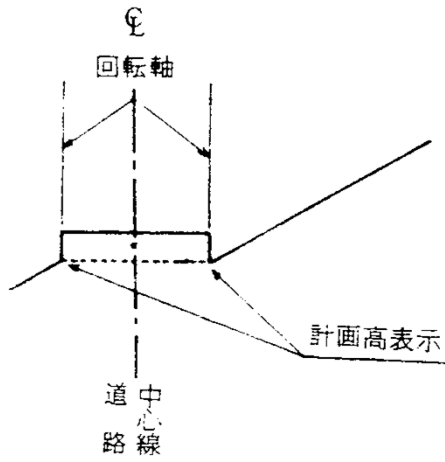


図 1.4

(注) 一般的には上図 1.3 を標準とするが、特に市街地等の片勾配区間は沿道との取りあいを考慮して設計することが必要である。

2.2 分離帯のない道路

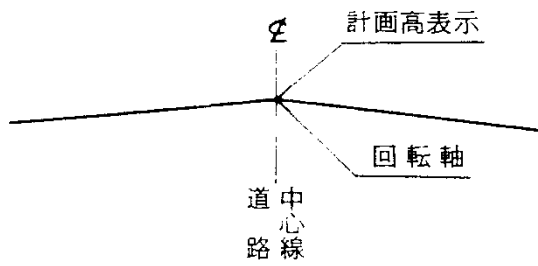


図 1.5

3. 構造詳細(標準)

3.1 中央帯

(1) 標準の場合

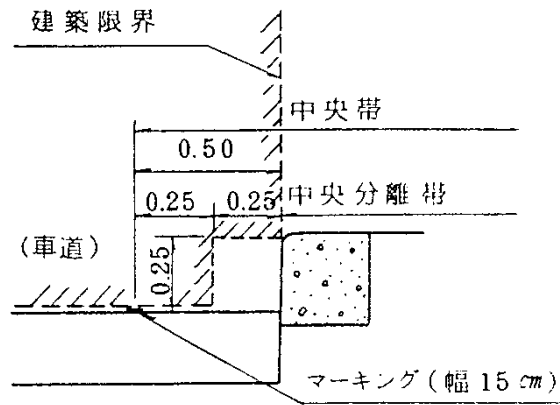


図 1.6

(2) 中央帯の幅員がせまい(2.00m 以下)場合の特例

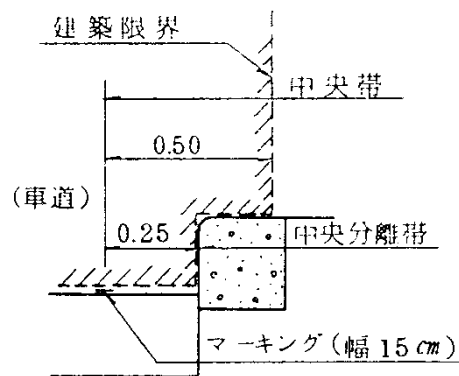


図 1.7

3.2 保護路肩

(1) 盛土部

(a) 歩道のない場合

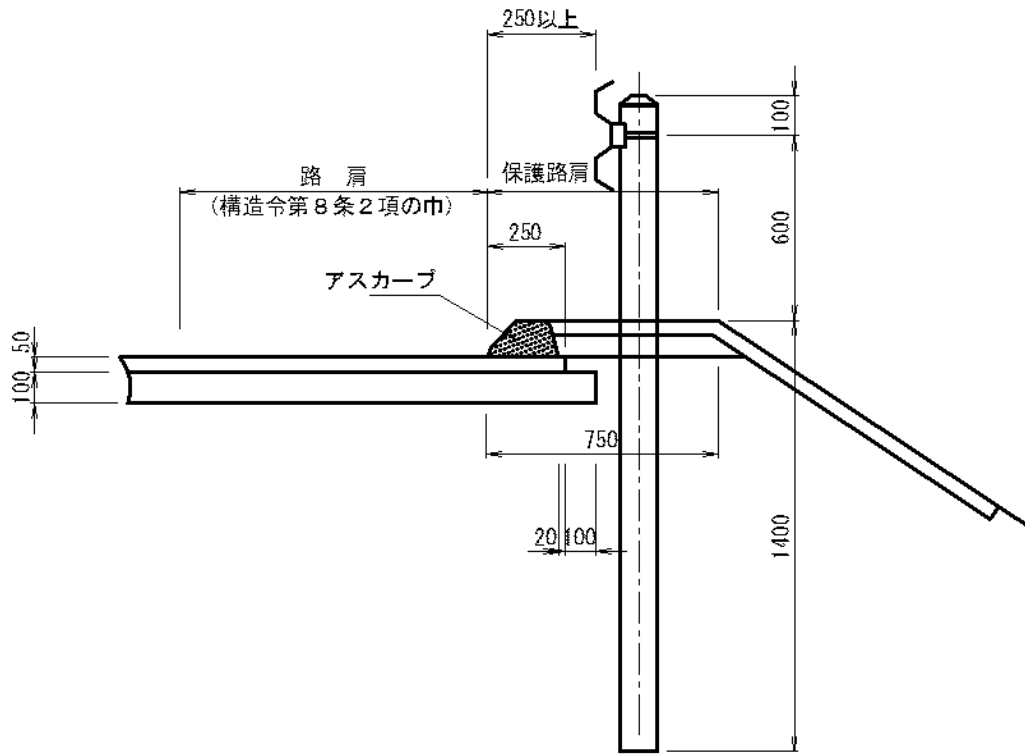


図 1.8

(b) 歩道のある場合

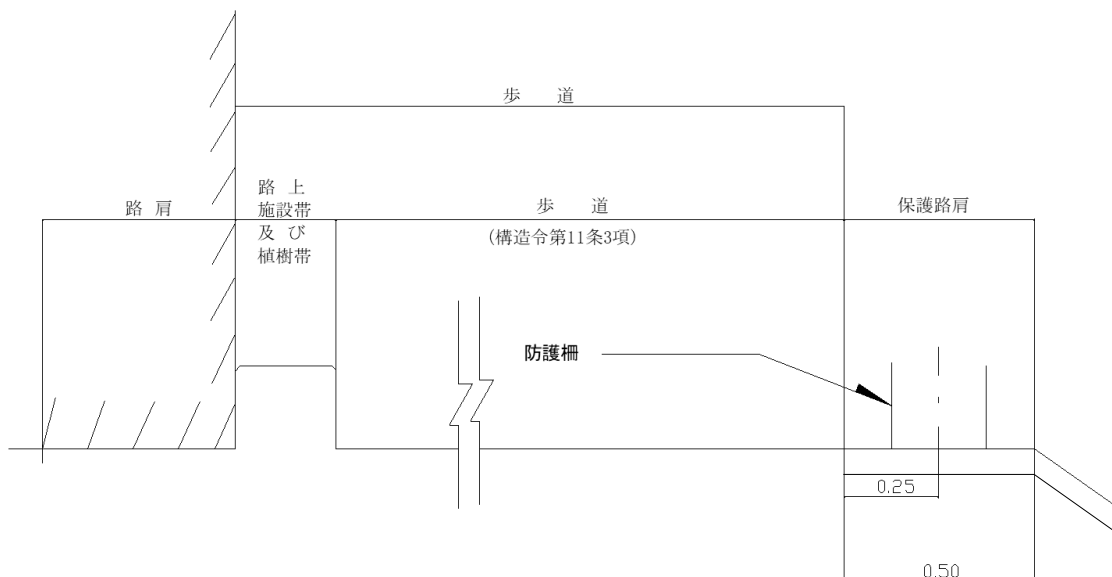


図 1.9

3.3 監査廊

(1) トンネルの場合

(注) 下図は、新規に計画するものについて適用する。既計画のものについては、最低 0.50m 確保するよう努めること。

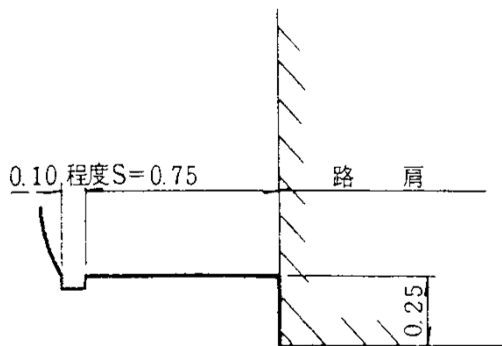


図 1.10

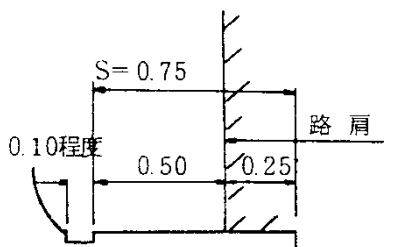


図 1.11

※ Sは監査廊で0.75mを標準とする。この場合、建築限界はH=2.0mとする。

3.4 切土部余裕幅

(1) 歩道のない場合

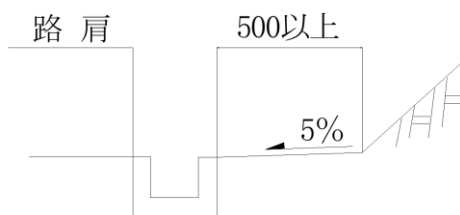


図 1.12

(2) 歩道のある場合

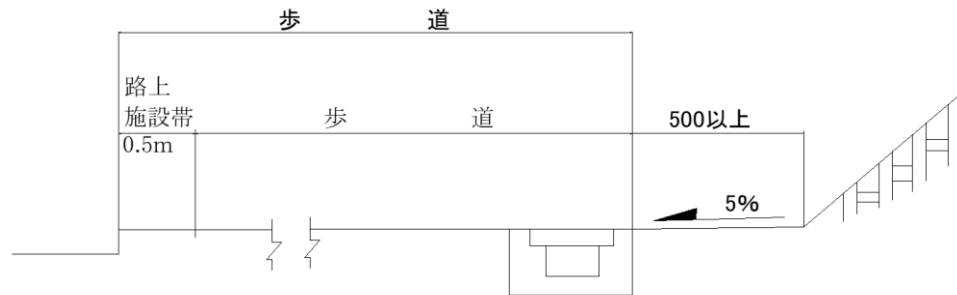


図 1.13

但し、視距を確保するため、1.0m 以上となる場合、推雪帯を確保する場合又は切土高が高く将来法面防災工等を施す必要がある場合は、その必要幅を確保する。

4. 登坂車線等の設置基準

4.1 対象道路

2 車線道路についてのみ考慮すること。(4 車線道路については、原則として設置しない。)

4.2 設置基準

(1) 登坂車線の設置は、以下の条件をいずれも満足する箇所とする。

- ① 縦断勾配が、5%以上を含む区間があること。
- ② 将来交通量が、設計交通容量を上まわる区間。
- ③ 許容最低速度を割る区間が 200m以上ある区間。

(2) (1)以外でも下記箇所には、登坂車線に準ずるものとして設置してよい。

- ① 黄線(はみ出し禁止区間)が、相当長さ(5km 以上)にわたって連続しており、低速度車がいることによって交通容量が低下し、交通に支障を及ぼす箇所。
- ② 積雪寒冷地において、改築時に除雪余裕幅を考慮していない区間で、勾配部箇所。(概略 $i \geq 4\%$)

この場合、積雪時期以外には登坂車線として利用出来るよう配慮しておくものとする。

4.3 設置長及び設置区間

(1) 設置長

設置長は、「道路構造令の解説と運用(P414～P417)」の速度勾配図により設置必要区間が算出されるが、スムーズな交通処理のためテーパーを含め最低 500m は確保するよう努めること。

4.4 登坂車線の幅員構成

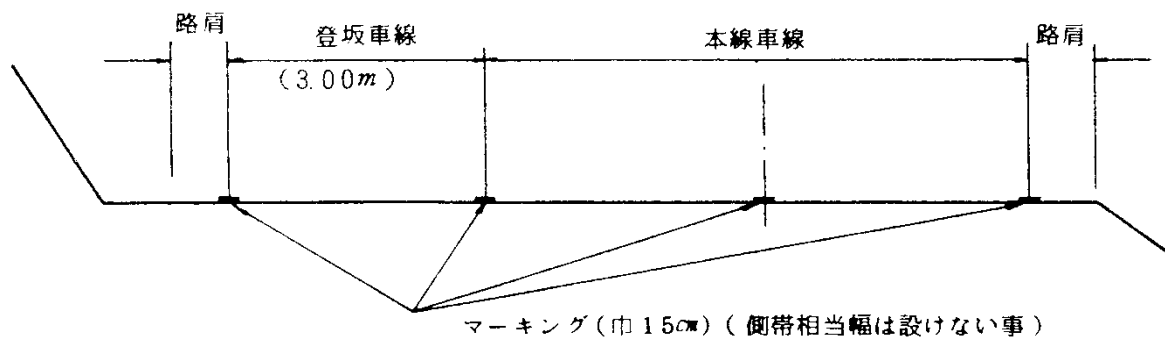


図 1.14

4.5 その他

本基準は、既設道路に附加する場合のもので多額の事業費が必要な箇所(トンネル・橋梁・洞門、地形上構造物が必要となる箇所等)がある等、上記により難しい場合は、適宜検討するものとする。

第3節 用地境界の設置(標準)

1. 用地杭の設置

用地杭は供用後の管理がしやすいように直線で結ばれる境界の折点のすべてに設けるほか、同一直線が長く続く所では原則として20m間隔に設置するものとする。

用地境界沿いの構造物は、境界一杯に施工し、用地杭は官民境界の中央(十字印 \oplus)、または官地側(矢印 \downarrow)に設置する。

ただし、官民境界に構造物のある場合は板とする。



図 1.15

2. 用地余裕幅

切土のり面ののり肩・盛土のり面ののり尻・擁壁コンクリート側溝等構造物には、曲線の影響、現地盤の測点間の小規模な起伏、土質の状況によるのり面の保護等のため、道路構造保全に必要な余裕幅を設ける。

2.1 盛土部

盛土部の法尻には、道路構造保全に必要な余裕をとって、用地杭を設置するものとする。余裕幅は、 $W=0.3\text{m}$ を標準とする。但し、盛土高が高い場合、地形が複雑な箇所、軟弱地盤等の場合は、 $W=0.5\text{m}$ とすることができる。

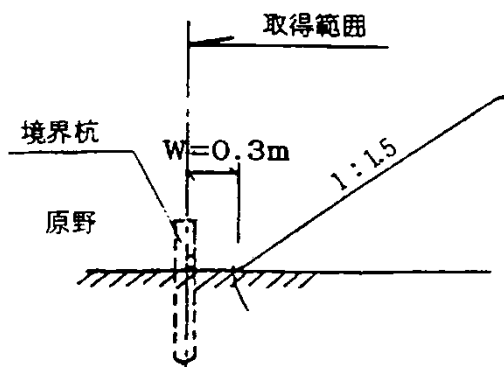


図 1.16

2.2 切土部

- (1) 山留ブロック等構造物を施工する場合は、構造物端より $W=0.3\text{m}$ とする。

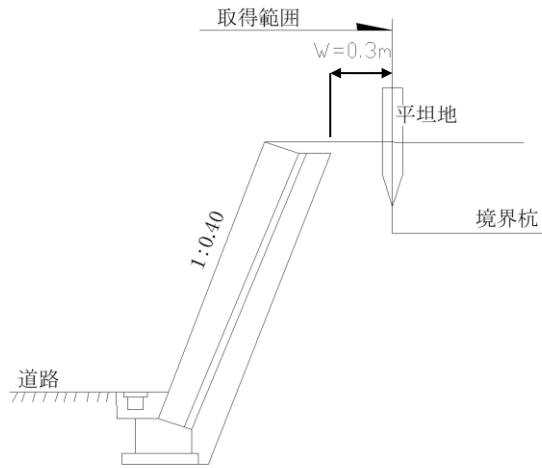


図 1.17

- (2) 切土のり面における余裕幅は、切取高が高い場合、地形が複雑な箇所、土質の状態が悪い場合等を考慮し、 $W=1.0\text{m}$ を最小とし、現地の実情に即し適当な幅とする。

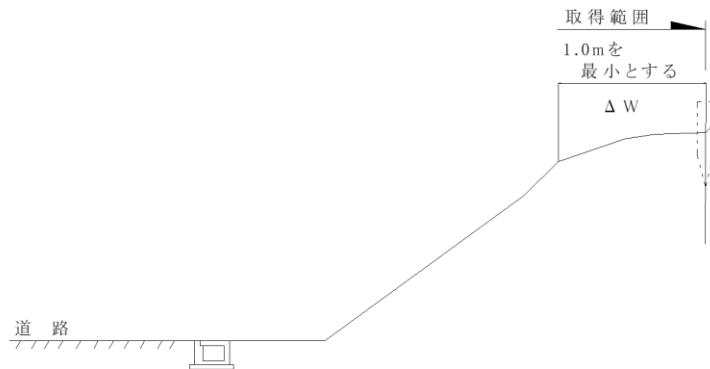


図 1.18

2.3 擁壁コンクリート側溝等構造物部

- (1) 用地が宅地又は準宅地の場合は、構造物基礎工の直上までとする。

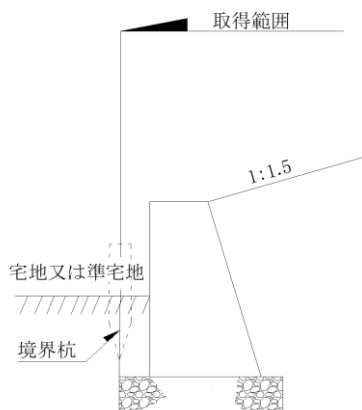


図 1.19

- (2) 用地が耕地又はこれに準ずる地目の場合は構造物基礎工の直上又は地上接点より $W=0.3\text{m}$ の点までのうちいずれか、広い地点までとする。

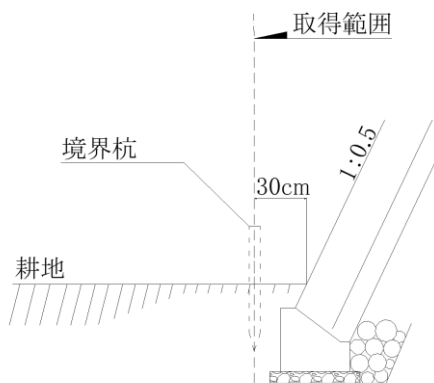


図 1.20

2.4 市街地部

- (1) 市街部において、隣接地が平地であれば、特に余裕を取らず歩道縁石外面(側溝の場合は外壁外面)を用地境界とし、用地杭を打設する。

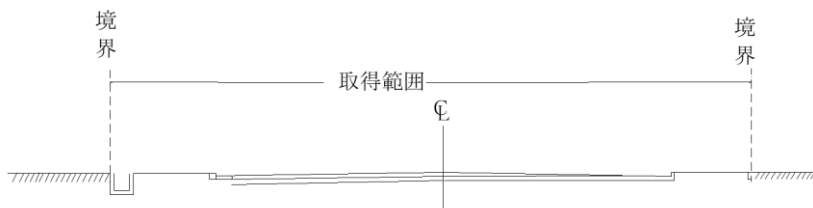


図 1.21

- (2) 市街化が予想される箇所で近い将来宅地化される場合は、有盛土部分は無償借地契約を締結し、所有者の同意を得た上で道路法の適用を受けられるように道路区域として告示をするものとする。なお、民地側が宅造等を行い無償借地契約の必要が無くなった場合は契約を解除し、併せて区域変更を行うものとする。又、取付道路等の箇所についても同様とする。

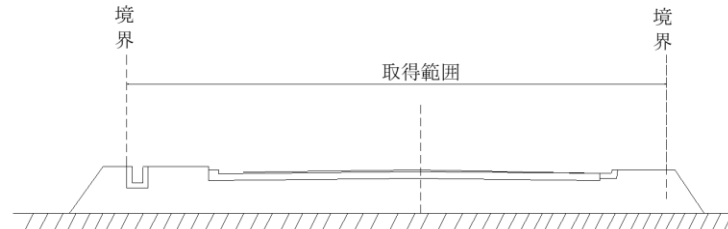


図 1.22

2.5 橋梁、トンネル等構造物区間

- (1) 高架橋の下は、特別の場合を除いて橋梁直下(地覆外面)の片側に原則として $W = 0.5\text{m}$ の余裕をとって用地杭を設置するものとする。(環境対策等を考慮する場合は、その余裕幅を考慮する。)
- (2) 河川、鉄道等をまたぐ橋梁の場合は、それぞれの規定に従って占用手続きをとり処理する。
- (3) トンネルの場合は、原則として用地買収は行わない。但し、坑口付近の土被りが浅く、トンネル構造物に影響を及ぼすおそれのある場合は買収する。詳しくは第 7 章 トンネルを参照のこと。

2.6 暫定施工の場合

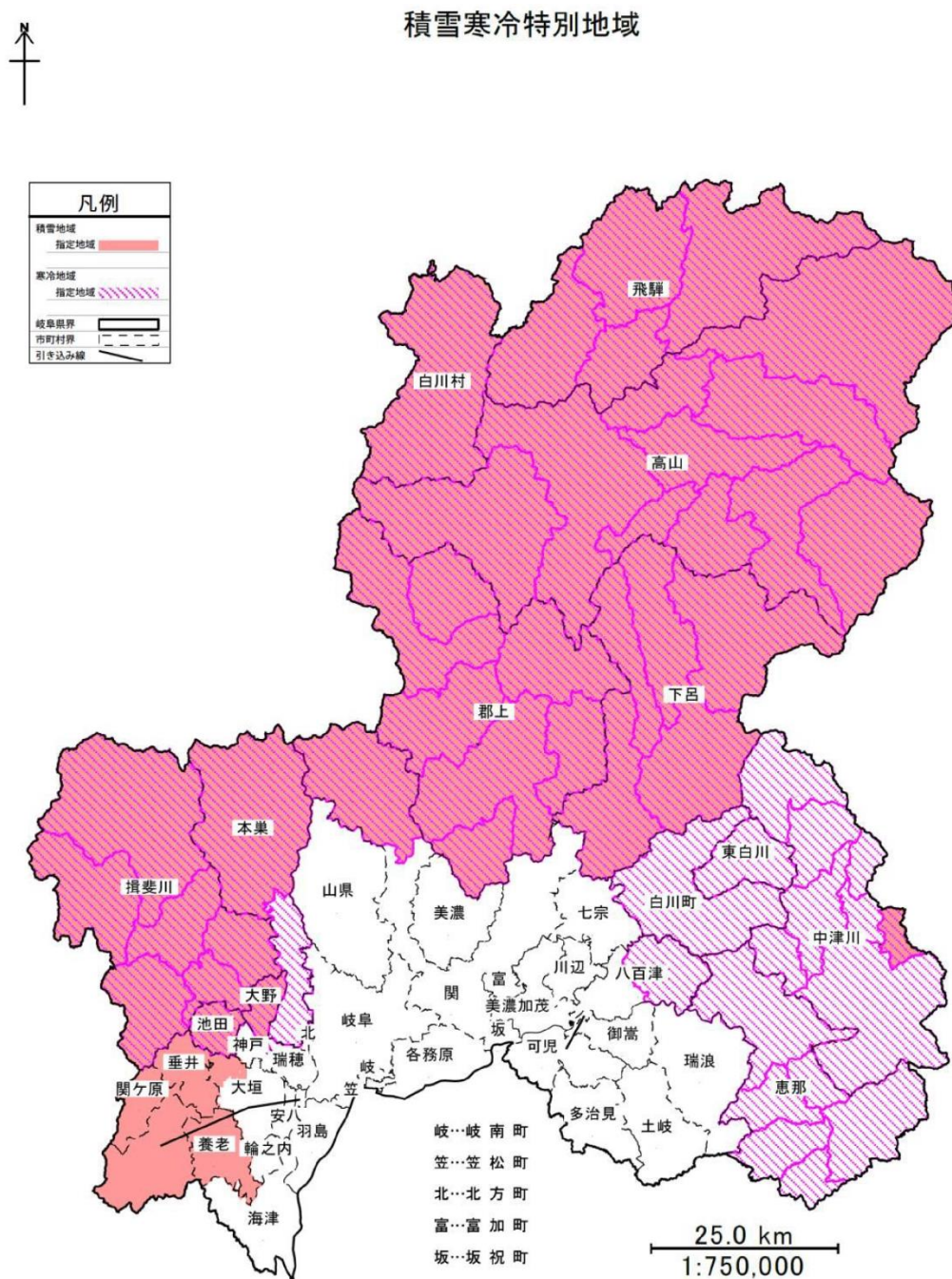
暫定施工の場合における用地境界杭は、全幅施工に必要な用地を含めて設置する。

3. 用地境界杭の設置

- (1) 用地境界杭は、用地境界が構造物(積ブロック、コンクリート擁壁、コンクリート側溝、歩道縁止石等)で明確にされている箇所も原則として用地境界杭を設置する。
- (2) 用地境界杭の設置時期
用地境界杭は、土地取得後すみやかに設置する。この場合、既設用地杭は撤去するものとする。但し、土地取得後、工事着工まで期間が短い場合には、工事完了後設置することができる。
- (3) 岩盤等の場合は杭を切断し、コンクリートで根固めをして補強すること。
- (4) 鉄道関係等については、相手側と協議して別途に定めることができる。
- (5) 市街地等の場合は、境界杭の代わりに構造物等に境界印を設置して代用することができる。

第4節 積雪寒冷特別地域の区分

積雪寒冷特別地域の区分は、下図に示すとおりである。



【出典：岐阜県地域便覧 平成 28 年 7 月】

図 1.23

※積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和 31 年法律第 72 号）による

※積雪地域とは、2月の積雪の深さの最大値の累年平均（最近5年以上の間における平均をいう。以下同じ）が50センチメートル以上の地域である。

※寒冷地域とは、一月の平均気温の累年平均が摂氏零度以下の地域である

第5節 コスト縮減

1. コスト縮減の目的

コスト縮減は、社会資本が本来備えるべき機能を確保しつつ、「最小の経費で最大の効果」という観点から、建設事業を整備方針等の当初計画から実施に至る幅広い分野で見直し、より一層の効果的な公共事業の執行を目指すことを目的とする。

2. コスト縮減の考え方

2.1 広範な取り組みの必要性

公共事業は、多くの要素が関係する総合的な社会活動であり、公共事業の実効的なコスト縮減を図るためには、公共工事担当部署のみならず、その他の関係部署も含め各行政機関が一体となった広範な取り組みが不可欠である。

2.2 機能・品質の確保

公共工事の価格低減を目指すことが、本来、社会資本の備えるべき機能・品質を損なう結果となったのでは、コスト縮減の趣旨に反することになる。

建設事業費の縮減にあたっては、まず、供用性、利便性、公平性、安全性、耐久性、環境保全、省資源、美観、文化性等の所要の機能、品質と両立させつつ進める必要がある。

2.3 不当なしわ寄せの防止

建設事業費の縮減の裏付けなしに、工事価格のみを下げることによって、一部の建設事業関係者が、不当なしわ寄せを被るような状態を生じさせてはならない。

3. 建設事業費縮減の具体的施策

3.1 建設事業費縮減の視点

建設事業費縮減の具体的施策については、公共工事の計画から施工に至るまでを下記の5分野に大別し、各分野について網羅的に見直すものとする。

- ① 工事の計画・設計の見直し
- ② 工事発注の効率化等の見直し
- ③ 工事構成要素のコスト縮減
- ④ 工事実施段階での合理化・規制緩和等
- ⑤ 工事の整備方針等の見直し

3.2 具体的施策

前項の5分野については、以下の20項目の施策に細分し、その具体的な取り組みを図る。

- (1) 工事の計画・設計の見直しに関する施策
 - ① 計画手法の見直し
 - ② 技術基準等の見直し
 - ③ 設計方法の見直し
 - ④ 技術開発の推進

- ⑤ 積算の合理化
- (2) 工事発注の効率化等の見直しに関する施策
 - ① 公共工事の平準化の推進
 - ② 適切な発注ロットの設定
 - ③ 入札・契約制度の検討および表彰制度
 - ④ 諸手続の電子化
- (3) 工事構成要素のコスト縮減に関する施策
 - ① 資材の生産・流通の合理化・効率化
 - ② 資材調達のための諸環境の整備
 - ③ 優良な労働力の確保
 - ④ 建設機械の有効利用
- (4) 工事实施段階での合理化、規制緩和等に関する施策
 - ① 労働安全対策
 - ② 交通安全対策
 - ③ 環境対策
 - ④ 建設副産物対策
 - ⑤ 埋蔵文化財調査
 - ⑥ 消防基準、建築基準等
- (5) 工事の整備方針等の見直しに関する施策
 - ① 整備方針の見直し

第6節 住民参画型道づくり

1. 住民参画型道づくりの目的

「社会資本整備」ひいては「地域づくり・まちづくり」は、本来地域住民と行政との協働(コラボレーション)により行われる作業であり、双方向でのコミュニケーションを通じた信頼関係のもとで進められていくべきものである。

住民参画型道づくりは、事業展開にあたって、企画、立案から計画・調査、施工、維持・管理に至る各段階において、事業実施の是非を含めて、地域住民との協働を基本とした仕組みづくりを目的とするものである。

2. 住民参画型道づくりの実施

社会や地域のニーズが多様化・複雑化する状況にあつて、積極的な住民参画による事業の公平性、事業プロセスの透明性を図り、事業の実施段階及び完成後の評価等についても広く住民の意見を取り入れ、地域住民主体の円滑な事業を推進するものとし、各種の民意反映方式を実施する。民意反映方式の例として、下記の様なものがある。

なお、住民参画型事業の実施にあたっては、「住民参画の指針」を参照のこと。

[共同立案方式{PC方式(パブリックコメント)}]

重要な政策の立案にあたり、政策形式に民意を反映し、その過程の公平性及び透明性を確保するため、その趣旨、内容その他必要な事項を公表し、専門家、利害関係人その他広く県民の意見を求め、これを考慮してその決定を行う住民参加手法の一つであり、取り入れべき意見・情報に基づいて当初案を修正したり、取り入れられないものについてその理由を公表する。

[意見収集方式{PI方式(パブリック・インボルブメント)}]

政策形式の過程において、住民の意見・意志を幅広く取り込む機会を設け、政策に反映させる住民参加手法のひとつであり、形態としては、公聴会、検討委員会、アンケート調査、インタビュー、広報、意見募集など様々な手法がある。

第7節 自然環境への配慮

良好な自然環境の保全や野生動植物の保護等に対する関心が高まるなか、公共事業においても自然環境や動植物への配慮が求められている。

公共事業の推進にあたっては、諸法令及び「公共事業における生物多様性配慮ガイドライン（平成25年2月岐阜県環境生活部）」に基づき、いろいろな段階で今までと異なった視点を導入して、事業に関連する可能な限りの範囲の生態系に配慮しながら、遅れることなく事業の企画・設計・施工を実施しなければならない。

自然環境に配慮した事業の考え方には、以下の3つの視点がある。

①事業の目的と自然環境とのバランス

事業の目的を明確にした上で自然環境の保全を図る。

②自然環境の回復・創造

多様な自然や生き物が事業によってつくられた環境に適合でき、安定した状態になることを目指す。

③風景としてみえる環境づくり

地域の歴史・文化と調和したより質の高い風景を創造する。