

【卷末資料】

道路技術基準通知集

山形県

目次

※ 目次のページ数は右下に(/)で表示

整理番号	文書名(タイトル)	発出年月日	発出番号	ページ	備考
	設計業務等共通仕様書抜粋 「(参考)主要技術基準及び参考図書」			1	令和4年4月版
第1章 設計一般					
1-1	「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例」及び「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則」の改正について(通知)	令和3年10月12日	道整第176号	19	
1-2	道路における路肩幅員について(通知)	令和3年3月25日	道整367号	68	
1-3	ラウンドアバウト計画・設計時の留意事項について(通知)	令和5年3月30日	道整298号	72	
第2章 道路土工					
2-1	道路土工構造物技術基準について	平成27年4月1日	道整第12号	93	
2-2	道路緑化技術基準の改正について	平成27年4月1日	道整第14号	99	
2-3	現場吹付け法枠工の枠内排水の設計について(通知)	平成25年11月8日	道整第317号 道保第184号	109	
2-4	ポケット式落石防護網の設計について(通知)	平成26年3月14日	道保第261号	112	
2-5	平成28年熊本地震を踏まえた盛土工の調査・計画について(通知)	平成29年6月2日	道整号外	120	
第6章 舗装工					
6-1	舗装の構造に関する技術基準について	平成13年6月29日	道整第210号	125	
6-2	凍結深さの改訂に伴う歩道の舗装構成について(通知)	平成14年6月3日	交基第190号	135	
6-3	凍結指数と凍結深さの改訂について(通知)	平成25年9月10日	道整第265号	137	
6-4	道路詳細設計における舗装工設計について(通知)	平成26年7月22日	道整第175号	143	
6-5	舗装構成について(通知)	令和5年5月25日	道整第61号	144	
6-6	「舗装の構造に関する技術基準」の取扱いの改正について(通知)	令和3年3月2日	道整第310号	147	
6-7	経済的舗装構成について(通知)	令和5年4月3日	道整第11号	152	

整理 番号	文 書 名 (タイトル)	発 出 年 月 日	発 出 番 号	ページ	備考
第 7 章 歩 道					
7-1	歩道等の整備に係る構造基準等について	平成9年10月3日	道維第255号	155	
7-2①	歩道等の整備に係る構造基準の運用上の留意事項について	平成16年3月2日	事務連絡	162	
7-2②	歩道の一般的構造に関する基準等について	平成17年2月22日	交基第859号	165	
7-2③	歩道の縁端構造について(再通知)	平成18年3月29日	事務連絡	179	7-2①、7-2② 関連
7-3	歩道の舗装構成の改定について(通知)	平成27年3月25日	道整第498号	183	
第 8 章 道 路 付 属 施 設 等					
8-1	吹払柵の形式選定について	平成8年7月22日	道維第216号	185	
8-2	防雪柵の設計について(通知)	令和6年3月8日	道保第321号	187	
8-3	山形県交差点標識設置要領の策定について(通知)	平成26年5月1日	道保第25号	190	
8-4	道路案内標識設置における留意事項の改定について(通知)	令和6年2月22日	道保第297号	209	
第 10 章 そ の 他					
10-1	電線共同溝方式による設備工事の委託及び補償に関する覚書(東北電力、NTT)	平成17年11月14日		218	
10-2	既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定について(通知)	平成22年10月1日	道第180号	228	
10-3	無電柱化事業における引込設備の費用負担について	平成23年6月24日	事務連絡	292	
10-4	電線共同溝に関する会計検査院の現地検査の結果を踏まえた対応について	平成27年10月2日	道整号外	304	
10-5	電線共同溝の整備の適切な実施について(通知)	平成29年9月12日	道整第137号	319	
10-6	「電線共同溝の整備の適切な実施について」の運用について(通知)	平成29年9月12日	道整号外	324	

(参考) 主要技術基準及び参考図書

R4.4 現在

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
〔1〕 共 通			
1	国土交通省制定 土木構造物標準設計	全日本建設技術協会	—
2	土木製図基準[2009年改訂版]	土木学会	H21. 2
3	水理公式集 平成11年版	土木学会	H11. 11
4	J I Sハンドブック	日本規格協会	最新版
5	土木工事安全施工技術指針	国土交通省	R 3. 3
6	建設工事公衆災害防止対策要綱の解説(土木工事編)	国土交通省	R 元. 9
7	建設機械施工安全技術指針	国土交通省	H17. 3
8	建設機械施工安全技術指針 指針本文とその解説	日本建設機械施工協会	H18. 2
9	移動式クレーン、杭打機等の支持地盤養生マニュアル	日本建設機械施工協会	H12. 3
10	土木工事共通仕様書	山形県県土整備部	R 3. 4
11	地盤調査の方法と解説(2分冊)	地盤工学会	H25. 3
12	地盤材料試験の方法と解説(2分冊)	地盤工学会	H21. 11
13	地質・土質調査成果電子納品要領	国土交通省	H28. 10
14	山形県公共測量作業規定 (一公共測量一 作業規程の準則)	山形県 (国土交通省)	H20. 6 (R2. 3)
15	公共測量 作業規程の準則 基準点測量記載要領	日本測量協会	H29. 4
16	公共測量 作業規程の準則 解説と運用(基準点測量編、応用測量編)	日本測量協会	H28. 3
17	公共測量 作業規程の準則 解説と運用(地形測量及び写真測量編)	日本測量協会	H28. 3
18	測量成果電子納品要領	国土交通省	H30. 3
19	測地成果2000導入に伴う公共測量成果座標変換マニュアル	国土地理院	H19. 11
20	基本水準点の2000年度平均成果改定に伴う公共水準点成果改訂マニュアル(案)	国土地理院	H13. 5
21	公共測量成果改定マニュアル	国土地理院	H26. 5
22	山形県電子納品取扱要領	山形県	H22. 4
23	山形県電子納品運用マニュアル	山形県	R 2. 4
24	電子納品運用ガイドライン〔業務編〕	国土交通省	R 2. 3
25	電子納品運用ガイドライン〔測量編〕	国土交通省	H30. 3
26	電子納品運用ガイドライン〔地質・土質調査編〕	国土交通省	H30. 3
27	2017年制定 コンクリート標準示方書〔設計編〕	土木学会	H30. 3

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
28	2014 年制定 舗装標準示方書	土木学会	H27. 10
29	2013 年制定 コンクリート標準示方書 (ダムコンクリート編)	土木学会	H25. 10
30	2018 年制定 コンクリート標準示方書 【土木学会基準及び関連基準】 + 【JIS 規格集】	土木学会	H30. 10
31	2018 年制定 コンクリート標準示方書 [維持管理編]	土木学会	H30. 10
32	2017 年制定 コンクリート標準示方書 (施工編)	土木学会	H30. 3
33	2012 年制定 コンクリート標準示方書 (基本原則編)	土木学会	H25. 3
34	土木設計業務等の電子納品要領	国土交通省	H28. 3
35	CAD 製図基準	国土交通省	H29. 3
36	CAD 製図基準に関する運用ガイドライン	国土交通省	H29. 3
37	デジタル写真管理情報基準	国土交通省	R 2. 3
38	ボーリング柱状図作成及びボーリングコア取扱い・保管容量 (案)・同解説	一般社団法人全国地質調査業協会 社会基盤情報標準化委員会	H27. 6
39	コンクリートライブラリー66 号 プレストレストコンクリート工法設計施工指針	土木学会	H 3. 4
40	2016 年制定 トンネル標準示方書 [共通編]・同解説 / [山岳工法編]・同解説	土木学会	H28. 8
41	2016 年制定 トンネル標準示方書 [共通編]・同解説 / [シールド工法編]・同解説	土木学会	H28. 8
42	2016 年制定 トンネル標準示方書 [共通編]・同解説 / [開削工法編]・同解説	土木学会	H28. 8
43	地中送電線用深部立杭、洞道の調査・設計・施工・計測指針	日本トンネル技術協会	S57. 3
44	地中構造物の建設に伴う近接施工指針 (改訂版)	日本トンネル技術協会	H11. 2
45	日本下水道協会企画 (J SWAS) シールド工事前標準セグメント (A-3, 4)	日本下水道協会	H13. 7
46	除雪・防雪ハンドブック (除雪編)、(防雪編)	日本建設機械施工協会	H16. 12
47	軟岩評価-調査・設計・施工への適用	土木学会	H 4. 11
48	グラウンドアンカー設計・施工基準、同解説 (JGS4101-2012)	地盤工学会	H24. 5
49	グラウンドアンカー施工のための手引書	日本アンカー協会	H15. 5
50	ジェットグラウト工法技術資料	日本ジェットグラウト協会	H23. 9
51	ジェットグラウト工法 (積算資料)	日本ジェットグラウト協会	H23. 9
52	大深度土留め設計・施工指針 (案)	先端建設技術センター	H 6. 10
53	土木研究所資料大規模地下構造物の耐震設計法、ガイドライン	建設省土木研究所	H 4. 3

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
54	薬液注入工法の設計施工指針	日本グラウト協会	平成元. 6
55	薬液注入工法設計資料	日本グラウト協会	毎年発行
56	薬液注入工法積算資料	日本グラウト協会	毎年発行
57	近接基礎設計・施工要領 (案)	建設省土木研究所	S58. 6
58	煙・熱感知連動機構・装置等の設置及び維持に関する運用指針	日本火災報知器工業会	H19. 7
59	高圧受電設備規程	日本電気協会	H26. 5
60	防災設備に関する指針 —電源と配線及び非常用の照明装置— 2004年版	日本電設工業協会	H16. 9
61	昇降機設計・施工上の指導指針	日本建築設備・昇降機センター	H 3
62	日本建設機械要覧 2016年版	日本建設機械施工協会	H28. 3
63	建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック (第3版)	日本建設機械施工協会	H13. 2
64	建設発生土利用技術マニュアル 第4版	土木研究センター	H25. 11
65	[新訂]建設副産物適正処理推進要綱の解説	建設副産物リサイクル 広報推進会議	H14. 11
66	災害復旧工事の設計要領	全国防災協会	毎年発行
67	製品仕様による数値地形図データ作成ガイドライン改訂版 (案)	国土地理院	H20. 3
68	基盤地図情報原型データベース地理空間データ製品仕様書 (案) 【数値地形図編】第2.3版	国土地理院	H26. 4
69	地すべり観測便覧	斜面防災対策技術協会	H24. 5
70	地すべり対策技術設計実施要領 H19年度版	斜面防災対策技術協会	H19. 11
71	「猛禽類保護の進め方(改訂版) —特にイワシ・クマカ・材カ—」	環境省	H24. 12
72	環境省大気常時監視マニュアル 第6版	環境省 水・大気環境局	H22. 3
73	騒音に係わる環境基準の評価マニュアルⅠ. 基本評価編	環境庁	H11. 6
74	騒音に係わる環境基準の評価マニュアルⅡ. 地域評価編 (道路に面する地域)	環境庁	H12. 4
75	面的評価支援システム操作マニュアル (本編) Ver. 4. 1	環境省 水・大気環境局	H30. 3
76	改訂・解説・工作物設置許可基準	国土技術研究センター	H10. 11
77	地理空間データ製品仕様書作成マニュアル	国土地理院	R元. 11
78	製品仕様書等サンプル 基準点測量	国土地理院	R元. 11
79	製品仕様書等サンプル 水準測量	国土地理院	R元. 11
80	製品仕様書等サンプル 数値地形図	国土地理院	R元. 11
81	製品仕様書等サンプル 撮影 (標定点の設置、撮影、同時調整)	国土地理院	R元. 11
82	製品仕様書等サンプル 写真地図作成	国土地理院	R元. 11

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
83	製品仕様書等サンプル 航空レーザ測量	国土地理院	R元. 11
84	製品仕様書等サンプル 応用測量	国土地理院	R元. 11
85	製品仕様書等サンプル 三次元点群データ作成	国土地理院	H29. 10
86	土木工事数量算出要領 (案)	国土交通省	最新版
87	土木工事数量算出要領 数量集計表様式 (案)	国土交通省	最新版
88	移動計測車両による測量システムを用いる数値地形図データ作成マニュアル(案)	国土地理院	H24. 5
89	GNSS 測量による標高の測量マニュアル	国土地理院	H29. 2
90	電子基準点のみを既知点とした基準点測量マニュアル	国土地理院	H27. 7
91	マルチ GNSS 測量マニュアル (案) 近代化 GPS、Galileo 等の活用	国土地理院	R 2. 6
92	公共測量におけるセミ・ダイナミック補正マニュアル	国土地理院	H25. 6
93	公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン	国土地理院	H20. 4
94	国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針 (案)	国土地理院	H21. 4
95	斜面崩壊による労働災害の防止対策に関するガイドライン	厚生労働省	H27. 6
96	土木工事に関するプレキャストコンクリート製品の設計条件明示要領 (案)	国土交通省	H28. 3
97	機械式鉄筋定着工法の配筋設計ガイドライン	機械式鉄筋定着工法技術検討委員会	H28. 7
98	現場打ちコンクリート構造物に適用する機械式鉄筋継手工法ガイドライン	機械式鉄筋継手工法技術検討委員会	H29. 3
99	流動性を高めた現場打ちコンクリートの活用に関するガイドライン	流動性を高めたコンクリートの活用検討委員会	H29. 3
100	建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル (暫定版)	建設工事における自然由来重金属等含有土砂への対応マニュアル検討委員会	H22. 3
101	建設工事で遭遇する地盤汚染対応マニュアル (改定版)	土木研究所 (編集) 地盤汚染対応技術検討委員会	H24. 4
102	建設工事で遭遇する ダイオキシン類汚染土壌対策マニュアル [暫定版]	土木研究所 (編集)	H17. 12
103	建設工事で遭遇する廃棄物混じり土対応マニュアル	土木研究所 (監修) 土木研究センター (編集)	H21. 10

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
104	コンクリート構造物における埋設型枠・プレハブ鉄筋に関するガイドライン	橋梁等のプレキャスト化及び標準化による生産性向上検討委員会	H30. 6
105	コンクリート橋のプレキャスト化ガイドライン	橋梁等のプレキャスト化及び標準化による生産性向上検討委員会	H30. 6
106	プレキャストコンクリート構造物に適用する機械式鉄筋継手工法ガイドライン	道路プレキャストコンクリート工技術委員会ガイドライン検討小委員会	H31. 1
107	UAV を用いた公共測量マニュアル (案)	国土地理院	H29. 3
108	地上レーザスキャナを用いた公共測量マニュアル (案)	国土地理院	H30. 3
109	UAV 搭載型レーザスキャナを用いた公共測量マニュアル (案)	国土地理院	H30. 3
110	三次元点群データを使用した断面図作成マニュアル (案)	国土地理院	H31. 3
111	航空レーザ測深機を用いた公共測量マニュアル (案)	国土地理院	H31. 3
112	車載写真レーザ測量システムを用いた三次元点群測量マニュアル (案)	国土地理院	R 元 12
〔2〕 河川・海岸・砂防・ダム関係			
1	張出しタイプ流木捕捉工設計の手引き	砂防地すべり技術センター	R 2. 3
2	建設省所管ダム事業環境影響評価技術指針	建設省	S60. 9
3	「ダム事業における環境影響評価の考え方」	ダム水源地環境整備センター	H12. 12
4	「放水路事業における環境影響評価の考え方」	リバーフロント整備センター	H13. 6
5	改訂河川計画業務ガイドライン	日本河川協会	H 2. 4
6	国土交通省河川砂防技術基準 調査編	国土交通省	H30. 3
7	国土交通省河川砂防技術基準 計画編	国土交通省	H16. 3
8	建設省河川砂防技術基準(案)設計編	建設省	H 9. 5
9	国土交通省河川砂防技術基準 維持管理編 (河川編)	国土交通省	H27. 3
10	国土交通省河川砂防技術基準 維持管理編 (ダム編)	国土交通省	H28. 3
11	国土交通省河川砂防技術基準 維持管理編 (砂防編)	国土交通省	H28. 3
12	改訂 解説・河川管理施設等構造令	日本河川協会	H12. 1
13	増補改訂(一部修正)版 防災調節池等技術基準(案)解説と設計実例	日本河川協会	H19. 9
14	流域貯留施設等技術指針(案)ー増補改訂版ー	雨水貯留浸透技術協会	H19. 4
15	港湾の施設の技術上の基準・同解説	日本港湾協会	H30. 5

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
16	数字で見る港湾2020	日本港湾協会	R 2. 7
17	水門鉄管技術基準 第5回改訂版(水門扉編)-付解説- 第5回改訂版(水圧鉄管・鉄鋼構造物、溶接・接合編)-付解説- FRP(M)水圧管編	電力土木技術協会	H19. 9 H19. 6 H22. 4
18	柔構造樋門設計の手引き	国土開発技術研究センター	H10. 12
19	河川土工マニュアル	国土技術研究センター	H21. 4
20	ダム・堰施設技術基準(案)	国土交通省	H28. 3
21	ダム・堰施設技術基準(案) (基準解説編・マニュアル編)	ダム・堰施設技術協会	H28. 10
22	水門・樋門ゲート設計要領(案)	ダム・堰施設技術協会	H13. 12
23	鋼製起伏ゲート設計要領(案)	ダム・堰施設技術協会	H11. 10
24	ゲート用開閉装置(機械式)設計要領(案)	ダム・堰施設技術協会	H12. 8
25	ゲート用開閉装置(油圧式)設計要領(案)	ダム・堰施設技術協会	H12. 6
26	揚排水ポンプ設備技術基準	国土交通省	H26. 3
27	揚排水ポンプ設備技術基準(案) 同解説	河川ポンプ施設技術協会	H27. 2
28	海岸保全施設の技術上の基準・同解説	全国海岸協会	H30. 8
29	海岸便覧	全国海岸協会	H14. 3
30	(第2次改訂)ダム設計基準	日本大ダム会議	S53. 8
31	仮締切堤設置基準(案)	国土交通省河川局治水課	H26. 12
32	鋼矢板二重式仮締切設計マニュアル	国土技術研究センター	H13. 5
33	堤防余盛基準について	建設省河川局治水課	S44. 1
34	ダム基礎地質調査基準	日本大ダム会議	S51. 3
35	ダム構造物管理基準 改訂	日本大ダム会議	S61. 11
36	水管橋設計基準	日本水道鋼管協会	H11. 6
37	河川事業関係例規集	日本河川協会	毎年発行
38	平成28年度版 河川水辺の国勢調査基本調査マニュアル【河川版】	国土交通省水管理・国土保全局 河川環境課	H28. 1
39	平成28年度版 河川水辺の国勢調査基本調査マニュアル【ダム湖版】	国土交通省水管理・国土保全局 河川環境課	H28. 1
40	河川関係法令例規集(加除式)	第1法規	—
41	護岸の力学設計法 改訂	国土技術研究センター	H19. 11
42	海岸保全施設構造例集	全国海岸協会	S57. 3
43	漁港・漁場の施設の設計参考図書2015年版	全国漁港漁場協会	H28. 3
44	ジャケット式鋼製護岸設計指針(案)	日本港湾協会	S52. 3

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
45	砂防関係法令規集	全国治水砂防協会	H28. 11
46	砂防指定地実務ハンドブック	全国治水砂防協会	H13. 2
47	河川における樹木管理の手引き	リバーフロント整備センター	H11. 9
48	都市河川計画の手引き(洪水防御計画編)	国土開発技術研究センター	H 5. 6
49	河川構造物設計業務ガイドライン(護岸設計業務)	国土開発技術研究センター	H 5. 10
50	河川構造物設計業務ガイドライン(樋門・樋管設計業務)	国土開発技術研究センター	H 8. 11
51	河川構造物設計業務ガイドライン(堰・床止め設計業務)	国土開発技術研究センター	H 8. 11
52	土木構造物設計マニュアル(案) 一樋門編一	全日本建設技術協会	H14. 1
53	床止めの構造設計の手引き	国土開発技術研究センター	H10. 12
54	海岸保全計画の手引き	全国海岸協会	H 6. 3
55	緩傾斜堤の設計の手引き 改訂版	全国海岸協会	H18. 1
56	人工リーフの設計の手引き(改訂版)の一部改訂	全国海岸協会	H29. 6
57	治水経済調査マニュアル(案)	国土交通省河川局	H17. 4
58	面的な海岸防護方式の計画・設計マニュアル	日本港湾協会	H 3. 3
59	ビーチ計画・設計マニュアル(改訂版)	日本マリナーナビーチ協会	H17. 10
60	港湾環境整備施設技術マニュアル	沿岸開発技術研究センター	H 3. 3
61	農地防災事業便覧 平成10年度版	農地防災事業研究会	H11. 1
62	漁港計画の手引き 平成4年度改訂版	全国漁港協会	H 4. 11
63	漁港海岸事業設計の手引	全国漁港漁場協会	H25. 11
64	水と緑の溪流づくり調査	建設省河川局砂防部	H 3. 8
65	溪流環境整備計画策定マニュアル(案)	建設省河川局砂防部	H 6. 9
66	砂防における自然環境調査マニュアル(案)	建設省河川局砂防部	H 3. 1
67	ダム貯水池水質調査要領	国土交通省水管理・国土保全局 河川環境課	H27. 3
68	グラウチング技術指針・同解説	国土技術研究センター	H15. 7
69	鋼製砂防構造物設計便覧(平成21年版)	砂防・地すべり技術センター	H21. 9
70	土石流危険溪流および土石流危険区域調査要領(案)	建設省河川局砂防部	H11. 4
71	新版 地すべり鋼管杭設計要領	斜面防災対策技術協会	H20. 5
72	新・斜面崩壊防止工事の設計と実例 一急傾斜地崩壊防止工事技術指針一	全国治水砂防協会	R元. 5
73	ダム事業の手引き(平成元年度版)	ダム技術センター	H元. 4
74	フィルダムの耐震設計指針(案)	国土開発技術研究センター	H 3. 6
75	多目的ダムの建設	ダム技術センター	H17. 6

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
76	改訂3版 コンクリートダムの細部技術	ダム技術センター	H22. 7
77	ルジオンテスト技術指針・同解説	国土技術研究センター	H18. 7
78	発電用水力設備の技術基準と官庁手引き（平成23年改訂版）	電力土木技術協会	H23. 3
79	ダムの地質調査	土木学会	S62. 6
80	ダムの岩盤掘削	土木学会	H 4. 4
81	原位置岩盤試験法の指針 -平板載荷試験法- -せん断試験法- -孔内載荷試験法-	土木学会	H12. 12
82	軟岩の調査・試験の指針（案）～1991年版～	土木学会	H 3. 11
83	河川定期縦横断データ作成ガイドライン	国土交通省河川局	H20. 5
84	河川景観の形成と保全の考え方	国土交通省河川局	H18. 10
85	河川の景観形成に資する石積み構造物の整備に関する資料	国土交通省河川局河川環境課	H18. 8
86	砂防関係事業における景観形成ガイドライン	国土交通省砂防部	H19. 2
87	海岸景観形成ガイドライン	国土交通省河川局・港湾局、 農林水産省農村振興局・水産庁	H18. 1
88	美しい山河を守る災害復旧基本方針	国土交通省	H30. 6
89	河川水辺総括資料作成調査の手引き（案）	リバーフロント整備センター	H13. 8
90	河川水辺の国勢調査マニュアル（案）（河川空間利用実態調査編）	国土交通省	H30. 12
91	ダム湖利用実態調査 調査マニュアル（案）	建設省河川局	H31. 3
92	試験湛水実施要領（案）	国土交通省	H11. 10
93	台形CSG ダム設計・施工・品質管理技術資料	ダム技術センター	H24. 6
94	改訂版 巡航RCD工法施工技術資料	ダム技術センター	H24. 2
95	貯水池周辺の地すべり調査と対策に関する技術指針（案）	国土交通省	H21. 7
96	活断層地形要素判読マニュアル	（独）土木研究所材料地盤研究 グループ（地質）他	H18. 3
97	正常流量検討の手引き（案）	国土交通省	H19. 9
98	洪水予測システムチェックリスト（案）	国土技術政策総合研究所	H22. 5
99	洪水浸水想定区域図作成マニュアル（第4版）	国土交通省	H27. 7
100	浸水想定区域図データ電子化ガイドライン（第3版）	国土交通省	R 元. 9
101	水害ハザードマップ作成の手引き	国土交通省	H28. 4
102	砂防基本計画策定指針（土石流・流木対策編）解説	国土技術政策総合研究所	H28. 4
103	土石流・流木対策設計技術指針解説	国土技術政策総合研究所	H28. 4

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
104	多自然川づくりポイントブックⅢ 中小河川に関する河道計画の技術基準；解説	リバーフロント整備センター	H23. 10
105	リアルタイム浸水予測シミュレーションの手引き（案）	国土交通省	H17. 6
106	中小河川浸水想定区域作成の手引き	国土交通省	H17. 6
107	河道計画検討の手引き	国土技術研究センター	H14. 2
108	海岸施設設計便覧 2000年版	土木学会	H12. 1
109	自然共生型海岸づくりの進め方	全国海岸協会	H15. 3
110	海岸事業の費用便益分析指針【改定版】	農林水産省農村振興局、農林水産省水産庁、国土交通省河川局、国土交通省港湾局	R 2. 4
111	津波浸水想定の設定の手引き Ver. 2. 10	国土交通省水管理・国土保全局 海岸室、国土技術政策総合研究所河川研究部海岸研究室	H31. 4
112	津波の河川遡上解析の手引き	国土技術研究センター	H19. 5
113	津波・高潮対策における水門・陸閘等管理システムガイドライン（Ver3.1）	農林水産省農村振興局、農林水産省水産庁、国土交通省河川局、国土交通省港湾局	H28. 4
114	海岸における水防警報の手引き（案）	国土交通省河川局防災課・海岸室	H22. 3
115	海岸漂着危険物対応ガイドライン	農林水産省農村振興局、農林水産省水産庁、国土交通省河川局、国土交通省港湾局	H21. 6
116	海岸保全施設維持管理マニュアル	農林水産省農村振興局防災課、農林水産省水産庁防災漁村課、国土交通省水管理・国土保全局海岸室、国土交通省港湾局海岸・防災課	R 2. 6
117	砂防事業の費用便益分析マニュアル（案）	国土交通省水管理・国土保全局砂防部	R 3. 1
118	土石流対策事業の費用便益分析マニュアル（案）	国土交通省水管理・国土保全局砂防部	R 3. 1
119	地すべり対策事業の費用便益分析マニュアル（案）	国土交通省水管理・国土保全局砂防部	R 3. 1
120	急傾斜地崩壊対策事業の費用便益分析マニュアル（案）	建設省砂防部	R 3. 1

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
121	砂防関係施設の長寿命化計画策定ガイドライン (案)	国土交通省水管理・国土保全局 砂防部	H26. 6
122	都道府県と気象庁が共同して土砂災害警戒情報を作成・発表するための手引き	国土交通省水管理・国土保全局 砂防部、気象庁予報部	H27. 2
123	国土交通省河川局砂防部と気象庁予報部の連携による土砂災害警戒基準雨量の設定手法 (案)	国土交通省河川局砂防部、気象 庁予報部、国土交通省国土技術 政策総合研究所	H17. 6
124	土砂災害ハザードマップ作成のための指針と解説 (案)	国土交通省河川局砂防部砂防計 画課、国土交通省国土技術政策 総合研究所、危機管理技術研究 センター	H17. 7
125	土砂災害警戒避難ガイドライン	国土交通省砂防部	H27. 4
126	火山噴火緊急減災対策砂防計画策定ガイドライン	国土交通省河川局砂防部	H19. 4
127	火山噴火に起因した土砂災害予想区域図作成の手引き (案)	国土交通省水管理・国土保全局 砂防部	H25. 3
128	「地すべり防止技術指針」並びに「地すべり防止技術指針解説」	国土交通省河川局砂防部	H20. 1
129	既設砂防堰堤を活用した小水力発電ガイドライン (案)	国土交通省河川局砂防部保全課	H22. 2
130	山地河道における流砂水文観測の手引き (案)	国土交通省国土技術政策総合研 究所	H24. 4
131	深層崩壊に起因する土石流の流下・氾濫計算マニュアル (案)	土木研究所	H25. 1
132	大規模土砂移動検知システムにおけるセンサー設置マニュアル (案)	土木研究所	H24. 6
133	表層崩壊に起因する土石流の発生危険度評価マニュアル	土木研究所	H21. 1
134	天然ダム監視技術マニュアル (案)	土木研究所	H20.12
135	深層崩壊の発生の恐れのある溪流抽出マニュアル (案)	土木研究所	H20.11
136	振動検知式土石流センサー設置マニュアル (案)	土木研究所	H17. 7
137	砂防ソイルセメント設計・施工便覧	砂防・地すべり技術センター	H28.12
138	集落雪崩対策工事技術指針	雪センター	H 8. 2
139	北海道の地域特性を考慮した雪崩対策の技術資料(案)	土木研究所寒地土木研究所	H22. 3
140	火山砂防策定指針	建設省河川局砂防部	H 4. 4
141	深層崩壊対策技術に関する基本事項	国土交通省国土技術政策総合研 究所	H26. 9

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
142	河川・海岸構造物の復旧における景観配慮の手引き	国土交通省水管理・国土保全局	H23. 11
143	砂防関係施設点検要領（案）	国土交通省砂防部保全課	H31. 3
144	海岸施設設計便覧（2000年版）	土木学会	H12. 11
145	海岸保全施設耐震点検マニュアル	農林水産省・水産庁 運輸省・建設省	H 7. 4
146	河川堤防設計指針	国土交通省河川局	H19. 3
147	河川堤防構造検討の手引き	(財)国土技術研究センター	H24. 2
148	ドレーン工設計マニュアル	国土交通省水管理・国土保全局	H25. 6
149	ゴム袋体をゲート又は起伏装置に用いる堰のゴム袋体に関する基準（案）	国土交通省	H27. 3
150	水文観測業務規程	国土交通省	H29. 3
151	水文観測業務規程細則	国土交通省水管理・国土保全局	H29. 3
152	水文観測データ統計処理要領	国土交通省水管理・国土保全局	H26. 3
153	水文観測データ品質照査要領	国土交通省水管理・国土保全局	H26. 3
154	水文観測	全日本建設技術協会	H14
155	絵でみる水文観測	中部建設協会	H13. 9
156	流量観測の高度化マニュアル（高水流量観測編）	土木研究所	H28. 6
157	河川結氷時の流量推定手法マニュアル（案）	寒地土木研究所	H24. 3
158	河川構造物の耐震性能照査指針・解説	国土交通省水管理・国土保全局 治水課	H28. 3
159	高規格堤防盛土設計・施工マニュアル	(財)リバーフロント整備センター	H12. 3
160	多自然川づくり基本指針	国土交通省河川局	H18. 10
161	中小河川に関する河道計画の技術基準	国土交通省河川局河川環境課・ 治水課・防災課	H22. 8
162	大河川における多自然川づくり－Q&A 形式で理解を深める－	国土交通省水管理・国土保全局 河川環境課	H31. 3
163	実践的な河川環境の評価・改善の手引き（案）	(財)リバーフロント研究所	H31. 3
164	ダム貯水池水質改善の手引き	国土交通省水管理・国土保全局 河川環境課	H30. 3

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
165	高潮浸水想定区域図作成の手引き Ver. 2.00	農林水産省農村振興局整備部防災課、農林水産省水産庁漁港漁場整備部防災漁村課、国土交通省水管理・国土保全局河川環境課、国土交通省水管理・国土保全局海岸室、国土交通省港湾局海岸・防災課	R 2. 6
166	小規模河川の氾濫推定図作成の手引き	国土交通省	R 2. 6
167	ダム事業における環境影響評価配慮書作成の手引き (案)	国土交通省 水管理・国土保全局河川環境課	R 2. 6
168	豪雨時の土砂生産をとまなう土砂動態解析に関する留意点	国土交通省国土技術政策総合研究所	H27. 11
169	河床変動計算を用いた土砂・洪水氾濫対策に関する砂防施設配置検討の手引き (案)	国土交通省国土技術政策総合研究所	H30. 11
170	大規模土砂生産後に生じる活発な土砂流出に関する対策の基本的考え方 (案)	国土交通省国土技術政策総合研究所	R 2. 6
〔3〕 道 路 関 係			
1	建設省所管道路事業影響評価技術指針	建設省	S60. 9
2	道路環境影響評価要覧<1992年版>	道路環境研究所	H 4. 9
3	道路構造令の解説と運用	日本道路協会	H27. 6
4	第7次改訂 道路技術基準通達集 -基準の変遷と通達-	ぎょうせい	H14. 3
5	林道規程 -運用と解説-	日本林道協会	H23. 8
6	交通渋滞実態調査マニュアル	建設省土木研究所	H 2. 2
7	自転車道等の設計基準解説	日本道路協会	S49. 10
8	自転車道必携	自転車道路協会	S60. 3
9	自転車道利用環境整備のためのキーポイント	日本道路協会	H25. 6
10	交通工学ハンドブック 2014	交通工学研究会	H25. 12
11	クロソイドポケットブック (改訂版)	日本道路協会	S49. 8
12	道路の交通容量	日本道路協会	S59. 9
13	道路の交通容量 1985	交通工学研究会	S62. 2
14	HIGHWAY CAPACITY MANUAL	Transportation Research Board	2010
15	改訂平面交差の計画と設計・基礎編 第3版	交通工学研究会	H19. 7
16	平面交差の計画と設計 -応用編- 2007	交通工学研究会	H19. 10

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
17	路面標示設置マニュアル	交通工学研究会	H24. 1
18	交通工学実務双書第4巻 市街地道路の計画と設計	交通工学研究会	S63. 12
19	生活道路のゾーン対策マニュアル	交通工学研究会	H29. 3
20	道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）	国土技術政策総合研究所、土木研究所	H25. 3
21	道路土工要綱	日本道路協会	H21. 6
22	道路土工一切土工・斜面安定工指針（平成21年度版）	日本道路協会	H21. 6
23	道路土工盛土工指針（平成22年度版）	日本道路協会	H22. 4
24	道路土工軟弱地盤対策工指針（平成24年度版）	日本道路協会	H24. 7
25	道路土工仮設構造物工指針	日本道路協会	H11. 3
26	道路土工擁壁工指針（平成24年度版）	日本道路協会	H24. 7
27	道路土工カルバート工指針（平成21年度版）	日本道路協会	H22. 3
28	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	土木研究センター	H26. 8
29	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	土木研究センター	H26. 8
30	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	土木研究センター	H25. 12
31	アダムウォール（補強土壁）工法設計・施工マニュアル	土木研究センター	H26. 9
32	プレキャストボックスカルバート設計・施工マニュアル（鉄筋コンクリート製・プレキャストコンクリート製）	全国ボックスカルバート協会	H30. 4
33	下水道用強化プラスチック複合管道路埋設指針（平成11年改訂）	強化プラスチック複合管協会	H11. 3
34	下水道用セラミックパイプ（陶管）道路埋設指針（平成11年改訂）	全国セラミックパイプ工業組合	H11. 3
35	下水道用硬質塩化ビニル管道路埋設指針	塩化ビニル管継手協会	H11. 3
36	プレキャストボックスカルバート設計施工要領・同解説	日本PCボックスカルバート製品協会	H24. 3
37	のり枠工の設計・施工指針	全国特定法面保護協会	H25. 10
38	道路橋示方書・同解説（Ⅰ共通編）	日本道路協会	H29. 11
39	道路橋示方書・同解説（Ⅱ鋼橋・鋼部材編）	日本道路協会	H29. 11
40	道路橋示方書・同解説（Ⅲコンクリート橋・コンクリート部材編）	日本道路協会	H29. 11
41	道路橋示方書・同解説（Ⅳ下部構造編）	日本道路協会	H29. 11
42	道路橋示方書・同解説（Ⅴ耐震設計編）	日本道路協会	H29. 11
43	鋼道路橋疲労設計便覧（仮称）	日本道路協会	H27. 4

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
44	鋼道路橋設計便覧	日本道路協会	R 2. 3
45	鋼道路橋施工便覧 (改訂版)	日本道路協会	H27. 4
46	道路橋耐風設計便覧	日本道路協会	H20. 1
47	杭基礎設計便覧 (平成 26 年度改訂版)	日本道路協会	H27. 3
48	杭基礎施工便覧 (平成 26 年度改訂版)	日本道路協会	H27. 3
49	鋼管矢板基礎設計施工便覧	日本道路協会	H 9. 12
50	斜面上の深礎基礎設計施工便覧	日本道路協会	H24. 4
51	立体横断施設技術基準・同解説	日本道路協会	S54. 1
52	コンクリート道路橋設計便覧	日本道路協会	H 6. 2
53	コンクリート道路橋施工便覧	日本道路協会	H10. 1
54	道路橋伸縮装置便覧	日本道路協会	S45. 4
55	道路橋支承便覧	日本道路協会	H30. 12
56	鋼道路橋防食便覧	日本道路協会	H26. 3
57	道路橋補修便覧	日本道路協会	S54. 2
58	小規模吊橋指針・同解説	日本道路協会	S59. 4
59	道路橋床版防水便覧	日本道路協会	H19. 3
60	鋼構造架設設計施工指針[2012 年版]	土木学会	H24. 6
61	美しい橋のデザインマニュアル第 1 集	土木学会	H 5. 3
62	美しい橋のデザインマニュアル第 2 集	土木学会	H 5. 7
63	橋の美Ⅰ－道路橋景観便覧	日本道路協会	S52. 7
	橋の美Ⅱ－道路橋景観便覧		S56. 6
	橋の美Ⅲ－橋梁デザインノート		H 4. 5
64	道路トンネル技術基準(換気編)・同解説(改訂版)平成 20 年改訂版	日本道路協会	H20. 10
65	道路トンネル技術基準(構造編)・同解説	日本道路協会	H15. 11
66	道路トンネル非常用施設設置基準・同解説	日本道路協会	R 元. 9
67	道路トンネル維持管理便覧【本体工編】(令和 2 年度)	日本道路協会	R 2. 8
68	道路トンネル維持管理便覧【付属施設編】(改訂版)	日本道路協会	H28. 11
69	道路トンネル観察・計測指針 平成 21 年改訂版	日本道路協会	H21. 2
70	道路トンネル安全施工技術指針	日本道路協会	H 8. 10
71	シールドトンネル設計・施工指針	日本道路協会	H21. 2
72	舗装の構造に関する技術基準・同解説	日本道路協会	H13. 9
73	舗装設計施工指針(平成 18 年度版)	日本道路協会	H18. 2
74	アスファルト舗装工事共通仕様書解説(改訂版)	日本道路協会	H 4. 12

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
75	舗装設計便覧（平成 18 年度版）	日本道路協会	H18. 2
76	舗装施工便覧（平成 18 年度版）	日本道路協会	H18. 2
77	アスファルト混合所便覧(平成 8 年版)	日本道路協会	H 8. 10
78	舗装再生便覧（平成 2 2 年版）	日本道路協会	H22. 11
79	砂利道の瀝青路面処理指針	日本アスファルト協会	S59. 9
80	フルデプス・アスファルト舗装設計施工指針(案)	日本アスファルト協会	S61. 9
81	製鋼スラグを用いたアスファルト舗装設計施工指針	鐵鋼スラグ協会	S57. 7
82	鉄鋼スラグ路盤設計施工指針	編集：鐵鋼スラグ路盤設計施工指針作成委員会 発行：土木研究センター	H27. 3
83	インターロッキングブロック舗装設計施工要領	インターロッキング ブロック舗装技術協会	H29. 3
84	設計要領第一集 舗装編	NEXCO	H24. 7
85	構内舗装・排水設計基準及び同資料 平成 27 年版	国土交通省	H27. 3
86	併用軌道構造設計指針	日本道路協会	S37. 5
87	舗装性能評価法－必須および主要な性能指標の評価法編－	日本道路協会	H25. 4
88	舗装性能評価法 別冊－必要に応じ定める性能指標の評価法編－	日本道路協会	H20. 3
89	道路維持修繕要綱（改訂版）	日本道路協会	S53. 7
90	舗装調査・試験法便覧（平成 31 年度版）（全 4 分冊）	日本道路協会	H31. 3
91	道路震災対策便覧（震前対策編）平成 18 年度改訂版	日本道路協会	H18. 9
92	道路震災対策便覧（震災復旧編）平成 18 年度改訂版	日本道路協会	H19. 3
93	道路震災対策便覧（震災危機管理編）	日本道路協会	R 元. 7
94	落石対策便覧	日本道路協会	H29. 12
95	道路緑化技術基準・同解説	日本道路協会	H28. 3
96	道路土工構造物技術基準・同解説	日本道路協会	H29. 3
97	道路防雪便覧	日本道路協会	H 2. 5
98	共同溝設計指針	日本道路協会	S61. 3
99	プレキャストコンクリート共同溝設計・施工要領（案）	道路保全技術センター	H 6. 3
100	共同溝耐震設計要領（案）	建設省土木研究所	S59. 10
101	キャブシステム技術マニュアル（案）解説	開発問題研究所	H 5. 8
102	防護柵の設置基準・同解説	日本道路協会	H28. 12
103	車両用防護柵標準仕様・同解説	日本道路協会	H16. 3

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
104	道路標識設置基準・同解説	日本道路協会	R 2. 6
105	道路標識構造便覧	日本道路協会	R 2. 6
106	視線誘導標設置基準・同解説	日本道路協会	S59. 10
107	道路照明施設設置基準・同解説	日本道路協会	H19. 10
108	道路・トンネル照明器材仕様書	建設電気技術協会	H31. 3
109	LED 道路・トンネル照明導入ガイドライン (案)	国土交通省	H27. 3
110	道路反射鏡設置指針	日本道路協会	S55. 12
111	視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説	日本道路協会	S60. 9
112	道路標識ハンドブック (2012 年版)	全国道路標識・標示業協会	H25. 2
113	路面標示ハンドブック	全国道路標識・標示業協会	H25
114	駐車場設計・施工指針同解説	日本道路協会	H 4. 11
115	料金徴収施設設置基準(案)・同解説	日本道路協会	H11. 9
116	(改訂版) 道路のデザイン 道路デザイン指針 (案) とその解説	日本みち研究所	H29. 11
117	景観に配慮した道路付属物等ガイドライン	日本みち研究所	H29. 11
118	平成 21 年度道路環境センサ調査要領	道路局地方道環境課、 国土技術政策総合研究所	H21. 6
119	路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針・同解説	日本道路協会	H19. 1
120	道路防災総点検要領[豪雨・豪雪等]	道路保全技術センター	H 8. 8
121	道路防災総点検要領[地震]	道路保全技術センター	H 8. 8
122	防災カルテ作成・運用要領	道路保全技術センター	H 8. 12
123	道路防災点検の手引[豪雨・豪雪等]	道路保全技術センター	H19. 9
124	橋梁の維持管理の体系と橋梁管理カルテ作成要領 (案)	国土交通省道路局国道・防災課	H16. 3
125	橋梁定期点検要領	国土交通省道路局国道・技術課	H31. 3
126	鋼製橋脚隅角部の疲労損傷臨時点検要領	国道課長	H14. 5
127	道路橋のアルカリ骨材反応に対する維持管理要領 (案)	高速国道課長、国道課長、有料 道路課長	H15. 3
128	PCT 桁橋の間詰めコンクリート点検要領 (案)	国道課長	H15. 1
129	橋梁における第三者被害予防措置要領 (案)	国道・防災課長	H28. 12
130	コンクリート橋の塩害に関する特定点検要領 (案)	国道・防災課長	H16. 3
131	道路土工構造物点検要領	国土交通省道路局国道・技術課	H30. 6
132	舗装点検要領	国土交通省道路局国道・技術課	H29. 3
133	道路トンネル定期点検要領	国土交通省道路局国道・技術課	H31. 3
134	シェッド・大型カルバート等定期点検要領	国土交通省道路局国道・技術課	H31. 3

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
135	歩道橋定期点検要領	国土交通省道路局国道・技術課	H31. 3
136	附属物（標識、照明施設等）点検要領	国土交通省道路局国道・技術課	H31. 3
137	舗装点検要領に基づく舗装マネジメント指針	日本道路協会	H30. 9
138	舗装性能評価法 -必須および主要な性能指標編- (平成25年版)	日本道路協会	H25. 4
139	舗装性能評価法 -必要に応じ定める性能指標の評価法編-	日本道路協会	H20. 3
140	橋梁における第三者被害予防措置要領 (案)	国土交通省道路局国道・防災課	H28. 12
141	ずい道等建設工事における換気技術指針	建設業労働災害防止協会	H24. 3
142	道路管理施設等設計指針 (案)・道路管理施設等設計要領 (案)	日本建設機械施工協会	H15. 7
143	構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン	国土交通省道路局	H25. 7
144	凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準	国土交通省都市局・道路局	H28. 3
145	ラウンドアバウトマニュアル	交通工学研究会	H28. 4
146	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省道路局警察庁交通局	H28. 7
〔4〕電気・機械・設備等			
1	日本電機工業会(JEM)規格	日本電機工業会	—
2	解説 電気設備の技術基準	経済産業省原子力安全・保安院	H25. 10
3	内線規程 JEAC 8001-2018	日本電気協会	H28. 10
4	電気通信設備工事共通仕様書 平成31年版	国土交通省	R元. 6
5	電気通信設備施工管理の手引き 平成30年版	建設電気技術協会	H30. 9
6	建築設備設計基準 平成30年版	国土交通省	H30. 3
7	公共建築工事標準仕様書〔電気設備工事編〕平成31年版	国土交通省	H31. 3
8	公共建築工事標準仕様書〔機械設備工事編〕平成31年版	国土交通省	H31. 3
9	公共建築設備工事標準図〔電気設備工事編〕平成31年版	国土交通省	H31. 3
10	公共建築設備工事標準図〔機械設備工事編〕平成31年版	国土交通省	H31. 3
11	電気設備工事監理指針	公共建築協会	H28. 10
12	電気通信設備工事費積算のための工事数量とりまとめ要領	建設電気技術協会	H12. 3
13	通信鉄塔設計要領・同解説	建設電気技術協会	H25. 3
14	通信鉄塔・局舎耐震診断基準(案)・同解説	建設電気技術協会	H25. 3
15	光ファイバーケーブル施工要領・同解説	建設電気技術協会	H25. 3
16	電気通信施設設計要領・同解説(電気編)	建設電気技術協会	H29. 9
17	電気通信施設設計要領・同解説(通信編)	建設電気技術協会	H29. 11
18	電気通信施設設計要領・同解説(情報通信システム編)	建設電気技術協会	H30. 1
19	雷害対策設計施工要領(案)・同解説	建設電気技術協会	H31. 4
20	電気通信施設劣化診断要領・同解説(電力設備編)	建設電気技術協会	H18. 11

Ⅲ 設計業務等共通仕様書

No.	名 称	編集又は発行所名	発行年月
21	機械工事塗装要領（案）・同解説	国土交通省	H22. 3
22	機械工事共通仕様書（案）	国土交通省	H29. 3
23	機械工事管理基準（案）	国土交通省	H29. 3
24	河川用ゲート設備点検・整備・更新マニュアル（案）	国土交通省	H27. 3
25	河川ポンプ設備点検・整備・更新マニュアル（案）	国土交通省	H27. 3
26	ダム用ゲート設備等点検・整備・更新検討マニュアル（案）	国土交通省	H30. 3
27	道路機械設備点検・整備・更新マニュアル（案）	国土交通省	H28. 3

注意：最新版を使用するものとする。

道 整 第 1 7 6 号
令 和 3 年 10 月 12 日

各総合支庁長 殿

県土整備部長

「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例」及び「山形県
県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則」の改正につい
て（通知）

このことについて、別添のとおり改正（令和3年10月12日施行）しましたの
で通知します。

なお、市町村へは別途通知しております。

<担当>

道路整備課 道路企画担当

道路企画主査 佐良土きろうど

TEL : 023-630-2606

「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例」及び 「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則」の改正

1 改正の理由

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」という。）の改正（令和3年4月1日施行）により、バリアフリー基準適合義務の対象が拡大するとともに、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（以下「道路移動等円滑化基準」という。）も改正（令和3年4月1日施行）された。
- 道路移動等円滑化基準は国道における基準であり、県道については、同省令を参酌して各地方公共団体が条例で定めることとされている。

2 改正の内容

- 条例では、基準を定める施設等の名称のみを規定しており、基準の詳細は条例の施行規則で定めている。
- 国道の技術的基準である道路移動等円滑化基準と同様、条例で定める基準に次の施設等を追加するとともに、条例の施行規則に基準の詳細を追加する。
- 県独自で考慮すべき事情がないことから、道路移動等円滑化基準と同様の基準とする。

	旅客特定車両停留施設※ ¹	特定道路※ ² 内の自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路
基準の詳細の例	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場内に柵、視覚障害者用誘導用ブロックを設置 ・乗降場の縦断勾配：5%以下 ・ " 横断勾配：1%以下 ・通路の有効幅員：1.4m以上 ・出入口の有効幅：90cm以上 <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・縦断勾配：5%以下 ・横断勾配：1%以下 ・舗装：平坦で滑りにくく水はけが良い ・有効幅員： 4m以上（自転車歩行者専用道路） 2m以上（歩行者専用道路） <p style="text-align: right;">等</p>
イメージ		
注釈	<p>※1 道路管理者が設置するバス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設のうち、公共交通機関を利用する乗客の乗降、待合い等のための施設</p>	<p>※2 生活関連経路を構成する道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって、国土交通大臣が指定した道路</p>

3 施行日

公布の日

○山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例

平成24年12月25日山形県条例第92号

改正

令和元年10月8日条例第18号

令和3年3月19日条例第41号

令和3年10月12日条例第61号

山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例をここに公布する。

山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例

目次

第1章 総則（第1条・第2条）

第2章 県道の構造の技術的基準（第3条—第45条）

第3章 県道に設ける道路標識の寸法（第46条）

第4章 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（第47条）

附則

第1章 総則

（趣旨）

第1条 この条例は、道路法（昭和27年法律第180号）第30条第3項及び第45条第3項並びに高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「高齢者移動等円滑化法」という。）第10条第1項の規定に基づき、県道の新設し、又は改築する場合における県道の構造の技術的基準及び県道に設ける道路標識の寸法並びに移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定めるものとする。

（定義）

第2条 この条例において使用する用語は、道路法、高齢者移動等円滑化法、道路構造令（昭和45年政令第320号）及び道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府、建設省令第3号）において使用する用語の例による。

第2章 県道の構造の技術的基準

（道路の区分）

第3条 道路の区分は、道路構造令第3条で定めるところによる。

（車線等）

第4条 車道（副道、停車帯、自転車通行帯その他規則で定める部分を除く。）は、車線により構成されるものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあつては、この限りでない。

2 道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量の欄に掲げる値以下である道路の車線（付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。）の数は、2とする。

区分		地形	設計基準交通量（単位 1日につき台）
第1種	第2級	平地部	14,000
		山地部	10,000
	第3級	平地部	14,000
		山地部	10,000
		山地部	9,000
第3種	第2級	平地部	9,000
		山地部	6,000
	第3級	平地部	8,000
		山地部	6,000
		山地部	6,000
第4種	第1級		12,000
	第2級		10,000
	第3級		9,000

交差点の多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量

とする。

- 3 前項に規定する道路以外の道路（第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級及び第4種第4級の道路を除く。）の車線の本数は4以上（交通の状況により必要がある場合を除き、2の倍数）、第2種の道路で対向車線を設けないものの車線の本数は2以上とし、当該道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形の状況に応じ、次の表に掲げる1車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。

区分		地形	1車線当たりの設計基準交通量（単位 1日につき台）
第1種	第2級	平地部	12,000
	第3級	平地部	11,000
		山地部	8,000
	第4級	平地部	11,000
		山地部	8,000
第2種	第1級		18,000
	第2級		17,000
第3種	第2級	平地部	9,000
	第3級	平地部	8,000
		山地部	6,000
	第4級	山地部	5,000
第4種	第1級		12,000
	第2級		10,000
	第3級		10,000

交差点の多い第4種の道路については、この表の1車線当たりの設計基準交通量に0.6を乗じた値を1車線当たりの設計基準交通量とする。

- 4 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下この項において同じ。）の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。ただし、第1種第2級、第3種第2級又は第4種第1級の普通道路にあつては、交通の状況により必要がある場合においては、同欄に掲げる値に0.25メートルを加えた値、第1種第2級若しくは第3級の小型道路又は第2種第1級の道路にあつては、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においては、同欄に掲げる値から0.25メートルを減じた値とすることができる。

区分		車線の幅員（単位 メートル）	
第1種	第2級		3.5
	第3級	普通道路	3.5
		小型道路	3.25
	第4級	普通道路	3.25
		小型道路	3
第2種	第1級	普通道路	3.5
		小型道路	3.25
	第2級	普通道路	3.25
		小型道路	3
第3種	第2級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75
	第4級		2.75
第4種	第1級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第2級及	普通道路	3

	び第3級 小型道路		2.75
--	-----------	--	------

5 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道（自転車通行帯を除く。）の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、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又は第34条の規定により車道に狭窄（さく）部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。

（車線の分離等）

第5条 第1種又は第2種の道路（対向車線を設けない道路を除く。以下この条において同じ。）の車線は、往復の方向別に分離するものとする。車線の数が4以上であるその他の道路について、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においても、同様とする。

2 前項前段の規定にかかわらず、車線の数（登坂車線、屈折車線及び変速車線の数を除く。以下この条において同じ。）が3以下である第1種の道路にあつては、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においては、その車線を往復の方向別に分離しないことができる。

3 車線を往復の方向別に分離するため必要があるときは、中央帯を設けるものとする。

4 中央帯の幅員は、当該道路の区分に応じ、次の表の中央帯の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、長さ100メートル以上のトンネル、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分		中央帯の幅員（単位 メートル）	
第1種	第2級	4.5	2
	第3級	3	1.5
	第4級		
第2種	第1級	2.25	1.5
	第2級	1.75	1.25
第3種	第2級	1.75	1
	第3級		
	第4級		
第4種	第1級	1	
	第2級		
	第3級		

5 中央帯には、側帯を設けるものとする。

6 前項の側帯の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の左欄に掲げる値とするものとする。ただし、第4項ただし書の規定により中央帯の幅員を縮小する道路又は箇所については、同表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分		中央帯に設ける側帯の幅員（単位 メートル）	
第1種	第2級	0.75	0.25
	第3級	0.5	
	第4級		
第2種		0.5	0.25
第3種	第2級	0.25	
	第3級		
	第4級		
第4種	第1級	0.25	
	第2級		
	第3級		

7 分離帯には、柵その他これに類する工作物を設け、又は側帯に接続して縁石線を設けるものとする。

8 分離帯に路上施設を設ける場合においては、当該中央帯の幅員は、道路構造令第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。

9 同方向の車線の数が1である第1種の道路の当該車線の属する車道には、必要に応じ、付加追越車線

を設けるものとする。

(副道)

第6条 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数が4以上である第3種又は第4種の道路には、必要に応じ、副道を設けるものとする。

2 副道（自転車通行帯を除く。）の幅員は、4メートルを標準とするものとする。

(路肩)

第7条 道路には、車道に接続して、路肩を設けるものとする。ただし、中央帯又は停車帯を設ける場合においては、この限りでない。

2 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分		車道の左側に設ける路肩の幅員（単位 メートル）		
第1種	第2級	普通道路	2.5	1.75
		小型道路	1.25	
	第3級及び第4級	普通道路	1.75	1.25
		小型道路	1	
第2種	普通道路	1.25		
	小型道路	1		
第3種	第2級から第4級まで	普通道路	0.75	0.5
		小型道路	0.5	
	第5級	0.5		
第4種		0.5		

3 前項の規定にかかわらず、車線を往復の方向別に分離する第1種の道路であって同方向の車線の数が1であるものの当該車線の属する車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、普通道路のうち、長さ100メートル以上のトンネル、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所であって、大型の自動車の交通量が少ないものについては、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分		車道の左側に設ける路肩の幅員（単位 メートル）	
第2級及び第3級	普通道路	2.5	1.75
	小型道路	1.25	
第4級	普通道路	2.5	2
	小型道路	1.25	

4 車道の右側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の右側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる値以上とするものとする。

区分		車道の右側に設ける路肩の幅員（単位 メートル）	
第1種	第2級	普通道路	1.25
		小型道路	0.75
	第3級及び第4級	普通道路	0.75
		小型道路	0.5
第2種	普通道路	0.75	
	小型道路	0.5	
第3種		0.5	
第4種		0.5	

5 普通道路のトンネルの車道に接続する路肩（第3項本文に規定する路肩を除く。）又は小型道路のトンネルの車道の左側に設ける路肩（同項本文に規定する路肩を除く。）の幅員は、第1種第2級の道路

にあつては1メートルまで、第1種第3級又は第4級の道路にあつては0.75メートルまで、第3種（第5級を除く。）の普通道路にあつては0.5メートルまで縮小することができる。

- 6 副道に接続する路肩については、第2項の表第3種の項車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄中「0.75」とあるのは、「0.5」とし、第2項ただし書の規定は適用しない。
- 7 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。
- 8 第1種又は第2種の道路の車道に接続する路肩には、側帯を設けるものとする。
- 9 前項の側帯の幅員は、道路の区分に応じ、普通道路にあつては次の表の路肩に設ける側帯の幅員の欄の左欄に掲げる値と、小型道路にあつては0.25メートルとする。ただし、普通道路のトンネルの車道に接続する路肩に設ける側帯の幅員は、同表の路肩に設ける側帯の幅員の欄の右欄に掲げる値とすることができる。

区分		路肩に設ける側帯の幅員（単位 メートル）	
第1種	第2級	0.75	0.5
	第3級	0.5	0.25
	第4級		
第2種	第1級	0.5	
	第2級		

- 10 道路の主要構造部を保護するため必要がある場合においては、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して、路端寄りに路肩を設けるものとする。
- 11 車道に接続する路肩に路上施設を設ける場合においては、当該路肩の幅員については、第2項の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄又は第4項の表の車道の右側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる値に当該路上施設を設けるのに必要な値を加えてこれらの規定を適用するものとする。
- 12 路肩の幅員は、除雪等を勘案して定めるものとする。

（停車帯）

第8条 第4種（第4級を除く。）の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

- 2 停車帯の幅員は、2.5メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、1.5メートルまで縮小することができる。

（自転車通行帯）

第8条の2 自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、車道の左端寄り（停車帯を設ける道路にあつては、停車帯の右側。次項において同じ。）に自転車通行帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

- 2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路（自転車道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 3 自転車通行帯の幅員は、1.5メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1メートルまで縮小することができる。
- 4 自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

（自転車道）

第9条 自動車及び自転車の交通量が多い第3種（第4級及び第5級を除く。次項において同じ。）又は第4種（第3級及び第4級を除く。同項において同じ。）の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

- 2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの（前項に規定する道路を除く。）

く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

- 3 自転車道の幅員は、2メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5メートルまで縮小することができる。
- 4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、道路構造令第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。
- 5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。
(自転車歩行者道)

第10条 自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道又は自転車通行帯を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

- 2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4メートル以上、その他の道路にあっては3メートル以上とするものとする。
- 3 横断歩道橋等又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、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においては、この限りでない。
- 4 自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。
(歩道)

第11条 第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

- 2 第3種又は第4種第4級の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとする。
- 4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、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においては、この限りでない。
- 5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。
(歩行者の滞留の用に供する部分)

第12条 歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路には、横断歩道、乗合自動車停車所等に係る歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。
(中央帯等の幅員)

第13条 中央帯、自転車歩行者道及び歩道の幅員は、除雪を勘案して定めるものとする。
(植樹帯)

第14条 第4種第1級及び第2級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

- 2 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。
- 3 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保のため講じられる他の措

置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。

(1) 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

(2) 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間

4 植樹帯の植栽に当たっては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。

(設計速度)

第15条 道路（副道を除く。）の設計速度は、道路の区分に応じ、次の表の設計速度の欄の左欄に掲げる値とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、同表の設計速度の欄の右欄に掲げる値とすることができる。

区分		設計速度（単位 1時間につきキロメートル）	
第1種	第2級	100	80
	第3級	80	60
	第4級	60	50
第2種	第1級	80	60
	第2級	60	50又は40
第3種	第2級	60	50又は40
	第3級	60、50又は40	30
	第4級	50、40又は30	20
	第5級	40、30又は20	
第4種	第1級	60	50又は40
	第2級	60、50又は40	30
	第3級	50、40又は30	20
	第4級	40、30又は20	

2 副道の設計速度は、1時間につき、40キロメートル、30キロメートル又は20キロメートルとする。

(車道の屈曲部)

第16条 車道の屈曲部は、曲線形とするものとする。ただし、緩和区間又は第34条の規定により設けられる屈曲部については、この限りでない。

(曲線半径)

第17条 車道の曲線部の曲線半径は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の曲線半径の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の曲線半径の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

設計速度（単位 1時間につきキロメートル）	曲線半径（単位 メートル）	
100	460	380
80	280	230
60	150	120
50	100	80
40	60	50
30	30	
20	15	

(曲線部の片勾配)

第18条 車道、中央帯（分離帯を除く。）及び車道に接続する路肩の曲線部には、曲線半径が極めて大きい場合を除き、当該道路の区分及び当該道路の存する地域の積雪寒冷の度に応じ、かつ、当該道路の設計速度、曲線半径、地形の状況等を勘案し、次の表の最大片勾配の欄に掲げる値（第3種の道路で自転車道等を設けないものにあつては、6パーセント）以下で適切な値の片勾配を付するものとする。ただし、第4種の道路にあつては、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においては、片勾配を付さないことができる。

区分	道路の存する地域	最大片勾配（単位 パーセント）
----	----------	-----------------

第1種、第2種及び第3種	積雪寒冷地域	積雪寒冷の度が甚だしい地域	6
		その他の地域	8
	その他の地域		10
第4種			6

(曲線部の車線等の拡幅)

第19条 車道の曲線部においては、設計車両及び当該曲線部の曲線半径に応じ、車線（車線を有しない道路にあっては、車道）を適切に拡幅するものとする。ただし、第2種及び第4種の道路にあっては、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においては、この限りでない。

(緩和区間)

第20条 車道の屈曲部には、緩和区間を設けるものとする。ただし、第4種の道路の車道の屈曲部にあっては、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においては、この限りでない。

2 車道の曲線部において片勾配を付し、又は拡幅をする場合においては、緩和区間においてすりつけをするものとする。

3 緩和区間の長さは、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値（前項の規定によるすりつけに必要な長さが同欄に掲げる値を超える場合においては、当該すりつけに必要な長さ）以上とするものとする。

設計速度（単位 1時間につきキロメートル）	緩和区間の長さ（単位 メートル）
100	85
80	70
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

(視距等)

第21条 視距は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

設計速度（単位 1時間につきキロメートル）	視距（単位 メートル）
100	160
80	110
60	75
50	55
40	40
30	30
20	20

2 車線の数が2である道路（対向車線を設けない道路を除く。）においては、必要に応じ、自動車が追越しを行うのに十分な見通しの確保された区間を設けるものとする。

(縦断勾配)

第22条 車道の縦断勾配は、道路の区分及び道路の設計速度に応じ、次の表の縦断勾配の欄の左欄に掲げる値以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、同表の縦断勾配の欄の右欄に掲げる値以下とすることができる。

区分	設計速度（単位 1時間につきキロメートル）	縦断勾配（単位 パーセント）	
第1種、第2種及び第3種	100	3	6
	80	4	7
	60	5	8
	50	6	9
	40	7	10

	小型道路	30	8	11
		20	9	12
		100	4	6
		80	7	
		60	8	
		50	9	
		40	10	
		30	11	
		20	12	
第4種	普通道路	60	5	7
		50	6	8
		40	7	9
		30	8	10
		20	9	11
	小型道路	60	8	
		50	9	
		40	10	
		30	11	
		20	12	

(登坂車線)

第23条 普通道路の縦断勾配が5パーセント(設計速度が1時間につき100キロメートルである普通道路にあっては、3パーセント)を超える車道には、必要に応じ、登坂車線を設けるものとする。

2 登坂車線の幅員は、3メートルとするものとする。

(縦断曲線)

第24条 車道の縦断勾配が変移する箇所には、縦断曲線を設けるものとする。

2 縦断曲線の半径は、当該道路の設計速度及び当該縦断曲線の曲線形に応じ、次の表の縦断曲線の半径の欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、設計速度が1時間につき60キロメートルである第4種第1級の道路にあっては、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においては、凸形縦断曲線の半径を1,000メートルまで縮小することができる。

設計速度(単位 1時間につきキロメートル)	縦断曲線の曲線形	縦断曲線の半径(単位 メートル)
100	凸形曲線	6,500
	凹形曲線	3,000
80	凸形曲線	3,000
	凹形曲線	2,000
60	凸形曲線	1,400
	凹形曲線	1,000
50	凸形曲線	800
	凹形曲線	700
40	凸形曲線	450
	凹形曲線	450
30	凸形曲線	250
	凹形曲線	250
20	凸形曲線	100
	凹形曲線	100

3 縦断曲線の長さは、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

設計速度(単位 1時間につきキロメートル)	縦断曲線の長さ(単位 メートル)
-----------------------	------------------

100	85
80	70
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

(舗装)

第25条 車道、中央帯（分離帯を除く。）、車道に接続する路肩、自転車道等及び歩道は、舗装するものとする。ただし、交通量が極めて少ない等特別の理由がある場合においては、この限りでない。

2 車道及び側帯の舗装は、その設計に用いる自動車の輪荷重の基準を49キロニュートンとし、計画交通量、自動車の重量、路床の状態、気象状況等を勘案して、自動車の安全かつ円滑な交通を確保することができるものとして規則で定める基準に適合する構造とするものとする。ただし、自動車の交通量が少ない場合その他の特別の理由がある場合においては、この限りでない。

3 第4種の道路（トンネルを除く。）の舗装は、当該道路の存する地域、沿道の土地利用及び自動車の交通の状況を勘案して必要がある場合においては、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させ、かつ、道路交通騒音の発生を減少させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(横断勾配)

第26条 車道、中央帯（分離帯を除く。）及び車道に接続する路肩には、片勾配を付する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の右欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする。

路面の種類	横断勾配（単位 パーセント）
前条第2項に規定する基準に適合する舗装道	1.5以上2以下
その他	3以上5以下

2 歩道又は自転車道等には、2パーセントを標準として横断勾配を付するものとする。

3 前条第3項本文に規定する構造の舗装道にあっては、気象状況等を勘案して路面の排水に支障がない場合においては、横断勾配を付さず、又は縮小することができる。

(合成勾配)

第27条 合成勾配は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以下とするものとする。ただし、設計速度が1時間につき30キロメートル又は20キロメートルの道路にあっては、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においては、12.5パーセント以下とすることができる。

設計速度（単位 1時間につきキロメートル）	合成勾配（単位 パーセント）
100	10
80	10.5
60	
50	11.5
40	
30	
20	

2 積雪寒冷の度が甚だしい地域に存する道路にあっては、合成勾配は、8パーセント以下とするものとする。

(排水施設)

第28条 道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠(きよ)、集水ますその他の適当な排水施設を設けるものとする。

(平面交差又は接続)

第29条 道路は、駅前広場等特別の箇所を除き、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 道路が同一平面で交差し、又は接続する場合においては、必要に応じ、屈折車線、変速車線若しくは交通島を設け、又は隅角部を切り取り、かつ、適当な見通しができる構造とするものとする。

- 3 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該部分の車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員は、第4種第1級の普通道路にあっては3メートルまで、第4種第2級又は第3級の普通道路にあっては2.75メートルまで、第4種の小型道路にあっては2.5メートルまで縮小することができる。
- 4 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあっては3メートル、小型道路にあっては2.5メートルを標準とするものとする。
- 5 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該道路の設計速度に応じ、適切にすりつけをするものとする。

（立体交差）

第30条 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数が4以上である普通道路が相互に交差する場合においては、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。ただし、交通の状況により不適当なとき又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないときは、この限りでない。

- 2 車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の数が4以上である小型道路が相互に交差する場合及び普通道路と小型道路が交差する場合においては、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。
- 3 道路を立体交差とする場合においては、必要に応じ、連結路を設けるものとする。
- 4 連結路については、第4条から第7条まで、第15条、第17条、第18条、第20条から第22条まで、第24条及び第27条並びに道路構造令第12条の規定は、適用しない。

（鉄道との平面交差）

第31条 道路が鉄道と同一平面で交差する場合においては、その交差する道路は次に定める構造とするものとする。

- (1) 交差角は、45度以上とすること。
- (2) 踏切道の両側からそれぞれ30メートルまでの区間は、踏切道を含めて直線とし、その区間の車道の縦断勾配は、2.5パーセント以下とすること。ただし、自動車の交通量が極めて少ない箇所又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、この限りでない。
- (3) 見通し区間の長さは、踏切道における鉄道の車両の最高速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とすること。ただし、踏切遮断機その他の保安設備が設置される箇所又は自動車の交通量及び鉄道の運転回数が極めて少ない箇所については、この限りでない。

踏切道における鉄道の車両の最高速度（単位 1時間につきキロメートル）	見通し区間の長さ（単位 メートル）
50未満	110
50以上70未満	160
70以上80未満	200
80以上90未満	230
90以上100未満	260
100以上110未満	300
110以上	350

（待避所）

第32条 第3種第5級の道路には、次に定めるところにより、待避所を設けるものとする。ただし、交通に及ぼす支障が少ない道路については、この限りでない。

- (1) 待避所相互間の距離は、300メートル以内とすること。
- (2) 待避所相互間の道路の大部分が待避所から見通すことができること。
- (3) 待避所の長さは、20メートル以上とし、その区間の車道（自転車通行帯を除く。）の幅員は、5メートル以上とすること。

（交通安全施設）

第33条 交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋等、自動運行補助施設、柵、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で規則で定めるものを設けるものとする。

（凸部、狭窄(さく)部等）

第34条 第4種第4級の道路又は主として近隣に居住する者の利用に供する第3種第5級の道路には、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道及びこれ

に接続する路肩の路面に凸部を設置し、又は車道に狭窄(さく)部若しくは屈曲部を設けるものとする。

(乗合自動車の停留所に設ける交通島)

第35条 自転車道、自転車歩行者道又は歩道に接続しない乗合自動車の停留所には、必要に応じ、交通島を設けるものとする。

(自動車駐車場等)

第36条 安全かつ円滑な交通を確保し、又は公衆の利便に資するため必要がある場合においては、自動車駐車場、自転車駐車場、乗合自動車停車所、非常駐車帯その他これらに類する施設を設けるものとする。

(防雪施設その他の防護施設)

第37条 雪崩、飛雪又は積雪により交通に支障を及ぼすおそれがある箇所には、雪覆工、流雪溝、融雪施設その他これらに類する施設で規則で定めるものを設けるものとする。

2 前項に規定する場合を除くほか、落石、崩壊、波浪等により交通に支障を及ぼし、又は道路の構造に損傷を与えるおそれがある箇所には、柵、擁壁その他の適当な防護施設を設けるものとする。

(トンネル)

第38条 トンネルには、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、当該道路の計画交通量及びトンネルの長さに応じ、適当な換気施設を設けるものとする。

2 トンネルには、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、当該道路の設計速度等を勘案して、適当な照明施設を設けるものとする。

3 トンネルにおける車両の火災その他の事故により交通に危険を及ぼすおそれがある場合においては、必要に応じ、通報施設、警報施設、消火施設その他の非常用施設を設けるものとする。

(橋、高架の道路等)

第39条 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路は、鋼構造、コンクリート構造又はこれらに準ずる構造とするものとする。

2 前項に規定するもののほか、橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路の構造の基準に関し必要な事項(道路法第30条第1項第12号に掲げる事項に係る部分を除く。)は、規則で定める。

(付帯工事等の特例)

第40条 道路に関する工事により必要を生じた他の道路に関する工事を施行し、又は道路に関する工事以外の工事により必要を生じた道路に関する工事を施行する場合において、第4条から前条まで(第7条、第15条、第16条、第26条、第28条、第33条及び第37条を除く。)並びに道路構造令第4条、第12条並びに第35条第2項、第3項及び第4項(道路法第30条第1項第12号に掲げる事項に係る部分に限る。)の規定による基準をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

(区分が変更される道路の特例)

第41条 県道の区域を変更し、当該変更に係る部分を市町村道とする計画がある場合において、当該県道を当該市町村道とすることにより道路構造令第3条第2項の規定による区分が変更されることとなるときは、第3条(同令第3条第4項及び第5項に係る部分に限る。)、第4条、第5条第1項、第4項及び第6項、第7条第2項から第6項まで、第9項及び第11項、第8条第1項、第9条第1項及び第2項、第10条第3項、第11条第1項、第2項及び第4項、第14条第1項、第15条第1項、第18条、第19条、第20条第1項、第22条、第24条第2項、第25条第3項、第29条第3項、第32条並びに第34条並びに同令第4条及び第12条の規定の適用については、当該変更後の区分を当該県道の区分とみなす。

(小区間改築の場合の特例)

第42条 道路の交通に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合(次項に規定する改築を行う場合を除く。)において、これに隣接する他の区間の道路の構造が、第4条、第5条第4項から第6項まで、第6条、第8条、第8条の2第3項、第9条第3項、第10条第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第14条第2項及び第3項、第17条から第24条まで、第25条第3項並びに第27条の規定による基準に適合していないためこれらの規定による基準をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

2 道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合において、当該道路の状況等からみて第4条、第5条第4項から第6項まで、第6条、第7条第2項、第8条、第8条の2第3項、第9条第3項、第10条第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第14条第2項及び第3項、第21条第1項、第23条第2項、第25条第3項、次条第1項及び第2項並びに第44条第1項の

規定による基準をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)

第43条 自転車専用道路の幅員は3メートル以上とし、自転車歩行者専用道路の幅員は4メートル以上とするものとする。ただし、自転車専用道路にあっては、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においては、2.5メートルまで縮小することができる。

- 2 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路には、その各側に、当該道路の部分として、幅員0.5メートル以上の側方余裕を確保するための部分を設けるものとする。
- 3 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路に路上施設を設ける場合においては、当該自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路の幅員は、道路構造令第39条第4項の建築限界を勘案して定めるものとする。
- 4 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、自転車及び歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない。
- 5 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路については、第3条から第41条まで及び前条第1項(自転車歩行者専用道路にあっては、第12条を除く。)並びに道路構造令第4条、第12条並びに第35条第2項、第3項及び第4項(道路法第30条第1項第12号に掲げる事項に係る部分に限る。)の規定は、適用しない。

(歩行者専用道路)

第44条 歩行者専用道路の幅員は、当該道路の存する地域及び歩行者の交通の状況を勘案して、2メートル以上とするものとする。

- 2 歩行者専用道路に路上施設を設ける場合においては、当該歩行者専用道路の幅員は、道路構造令第40条第3項の建築限界を勘案して定めるものとする。
- 3 歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない。
- 4 歩行者専用道路については、第3条から第11条まで、第13条から第41条まで及び第42条第1項並びに道路構造令第4条、第12条並びに第35条第2項、第3項及び第4項(道路法第30条第1項第12号に掲げる事項に係る部分に限る。)の規定は、適用しない。

(歩行者利便増進道路)

第45条 歩行者利便増進道路に設けられる歩道若しくは自転車歩行者道又は歩行者利便増進道路である自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路には、歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

- 2 前項に規定する部分には、歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導する必要があるときは、歩行者利便増進施設等を設置する場所を確保するものとする。この場合において、必要があると認めるときは、当該場所に街灯、ベンチその他の歩行者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設を設けるものとする。
- 3 歩行者利便増進道路(新設特定道路を除く。)は、道路移動等円滑化基準に適合する構造とするものとする。

第3章 県道に設ける道路標識の寸法

第46条 県道に設ける道路標識のうち案内標識及び警戒標識並びにこれらに付置される補助標識(これらの道路標識の柱の部分を除く。)の寸法は、次項及び第3項に定めるもののほか、規則で定める。この場合において、当該寸法は、道路を利用する者の利便性及び安全性が向上するように定めるとともに、地域の景観の形成に配慮するように定めるものとする。

- 2 自動車専用道路以外の道路に設置する案内標識で規則で定めるものの文字の大きさは、30センチメートルを基準として規則で定める。
- 3 警戒標識の寸法は、警戒標識の本標識板の一辺の長さにあつては58.5センチメートルを基準とし、警戒標識の本標識板の文字及び記号の大きさにあつては道路標識、区画線及び道路標示に関する命令別表第2の本標識板に図示されている寸法に1.3を乗じて得た値の寸法を基準として規則で定める。

第4章 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準

第47条 高齢者移動等円滑化法第10条第1項の条例で定める基準は、次に掲げるものについて規則で定める。この場合において、当該基準は、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性が向上するように定めるものとする。

- (1) 歩道及び自転車歩行者道並びに自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路
- (2) 立体横断施設
- (3) 乗合自動車停留所
- (4) 自動車駐車場
- (5) 旅客特定車両停留施設
- (6) 前各号に掲げるもののほか、移動等円滑化のために必要なその他の施設等

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成25年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この条例の施行の際現に新設又は改築の工事中の県道については、第2章の規定に適合しない部分がある場合における当該部分に対しては、同章の規定は適用しない。
- 3 この条例の施行の際現に道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の規定により設置されている道路標識であって、第46条の規定に適合しないものについては、同条の規定は適用しない。

附 則 (令和元年10月8日条例第18号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (令和3年3月19日条例第41号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (令和3年10月12日条例第61号)

この条例は、公布の日から施行する。

山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例の一部を改正する条例 新旧対照表

現 行	改 正 案
<p>第47条 高齢者移動等円滑化法第10条第1項の条例で定める基準は、次に掲げるものについて規則で定める。この場合において、当該基準は、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性が向上するように定めるものとする。</p> <p>(1) 歩道及び<u>自転車歩行者道</u></p> <p>(2)～(4) ー略ー</p> <p>(5) ー略ー</p>	<p>第47条 高齢者移動等円滑化法第10条第1項の条例で定める基準は、次に掲げるものについて規則で定める。この場合において、当該基準は、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性が向上するように定めるものとする。</p> <p>(1) 歩道及び<u>自転車歩行者道並びに自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路</u></p> <p>(2)～(4) ー略ー</p> <p>(5) <u>旅客特定車両停留施設</u></p> <p>(6) ー略ー</p>

○山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則

平成25年2月1日山形県規則第5号

改正

平成27年4月1日規則第42号

平成29年4月4日規則第27号

令和3年3月19日規則第29号

令和3年10月12日規則第74号

山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則をここに公布する。

山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則

目次

第1章 総則（第1条・第2条）

第2章 県道の構造の技術的基準（第3条—第7条）

第3章 県道に設ける道路標識の寸法（第8条）

第4章 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準

第1節 通則（第9条・第9条の2）

第2節 歩道及び自転車歩行者道並びに自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路（第10条—第17条）

第3節 立体横断施設（第18条—第23条）

第4節 乗合自動車停留所（第24条・第25条）

第5節 自動車駐車場（第26条—第36条）

第6節 旅客特定車両停留施設（第37条—第47条）

第7節 移動等円滑化のために必要なその他の施設等（第48条—第52条）

附則

第1章 総則

（趣旨）

第1条 この規則は、山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例（平成24年12月県条例第92号。以下「条例」という。）の施行に関し必要な事項を定めるものとする。

（定義）

第2条 この規則において使用する用語は、特別の定めがある場合を除くほか、条例、道路法（昭和27年法律第180号）及び移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第116号）において使用する用語の例による。

第2章 県道の構造の技術的基準

（車線により構成されない車道の部分）

第3条 条例第4条第1項の規則で定める部分は、次に掲げるものとする。

- （1）交差点
- （2）車両の通行の用に供するため分離帯が切断された車道の部分
- （3）乗合自動車停車所及び非常駐車帯
- （4）付加追越車線、屈折車線、変速車線及び登坂車線のすりつけ区間
- （5）車線の数が増加し、若しくは減少する場合又は道路が接続する場合におけるすりつけ区間
（車道及び側帯の舗装の構造の基準）

第4条 条例第25条第2項の規則で定める基準は、車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令（平成13年国土交通省令第103号）第3条から第5条まで（自動車の安全かつ円滑な交通を確保するため、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造とする必要がある場合においては、同省令第3条から第6条まで）に定める基準とする。

（交通安全施設）

第5条 条例第33条の規則で定める施設は、次に掲げるものとする。

- （1）駒止
- （2）道路標識
- （3）道路情報管理施設（緊急連絡施設を除く。）
- （4）他の車両又は歩行者を確認するための鏡

(防雪施設)

第6条 条例第37条第1項の規則で定める施設は、次に掲げるものとする。

- (1) 吹きだまり防止施設
- (2) 雪崩防止施設
(橋、高架の道路等)

第7条 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路（以下「橋等」という。）の構造は、当該橋等の構造形式及び交通の状況並びに当該橋等の存する地域の地形、地質、気象その他の状況を勘案し、死荷重、活荷重、風荷重、地震荷重その他の当該橋等に作用する荷重及びこれらの荷重の組合せに対して十分安全なものでなければならない。

第3章 県道に設ける道路標識の寸法

第8条 条例第46条第1項の県道に設ける道路標識のうち案内標識及び警戒標識並びにこれらに付置される補助標識（これらの道路標識の柱の部分を除く。）の寸法、同条第2項の規則で定める案内標識及びその文字の大きさ並びに同条第3項の警戒標識の寸法は、別表のとおりとする。

第4章 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準

第1節 通則

第9条 条例第47条の規定による基準は、この章の定めるところによる。

(災害等の場合の適用除外)

第9条の2 災害等のため一時使用する旅客特定車両停留施設の構造及び設備については、この章の規定によらないことができる。

第2節 歩道及び自転車歩行者道並びに自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路

(歩道)

第10条 道路（自転車歩行者道を設ける道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。

(有効幅員)

第11条 歩道の有効幅員は、条例第11条第3項に規定する幅員の値以上とするものとする。

- 2 自転車歩行者道の有効幅員は、条例第10条第2項に規定する幅員の値以上とするものとする。
- 3 自転車歩行者専用道路の有効幅員は、条例第43条第1項に規定する幅員の値以上とするものとする。
- 4 歩行者専用道路の有効幅員は、条例第44条第1項に規定する幅員の値以上とするものとする。
- 5 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の有効幅員は、当該歩道等又は自転車歩行者専用道路等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(舗装)

第12条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

- 2 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

(勾配)

第13条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

- 2 歩道等（車両乗入れ部を除く。）又は自転車歩行者専用道路等の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、前条第1項ただし書に規定する場合又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においては、2パーセント以下とすることができる。

(歩道等と車道等の分離)

第14条 歩道等には、車道等又は自転車道に接続して縁石線を設けるものとする。

- 2 歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは15センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めるものとする。
- 3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木若しくは柵を設けるものとする。

(高さ)

第15条 歩道等(縁石を除く。)の車道等に対する高さは、5センチメートルを標準とするものとする。
ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りでない。

2 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。
(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第16条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。

2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車椅子使用者が円滑に転回できる構造とするものとする。
(車両乗入れ部)

第17条 第11条の規定にかかわらず、車両乗入れ部のうち第13条第2項の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、2メートル以上とするものとする。

第3節 立体横断施設

(立体横断施設)

第18条 道路には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、移動等円滑化された立体横断施設を設けるものとする。

2 移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けるものとする。ただし、昇降の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。

3 前項に規定するもののほか、移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障害者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けるものとする。

(エレベーター)

第19条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

- (1) 籠の内法(のり)幅は1.5メートル以上とし、内法(のり)奥行きは1.5メートル以上とすること。
- (2) 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの(開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。)にあっては、内法(のり)幅は1.4メートル以上とし、内法(のり)奥行きは1.35メートル以上とすること。
- (3) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、第1号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては90センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては80センチメートル以上とすること。
- (4) 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。
ただし、第2号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては、この限りでない。
- (5) 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とすること。
- (6) 籠内に手すりを設けること。
- (7) 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。
- (8) 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する設備を設けること。
- (9) 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。
- (10) 籠内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。
- (11) 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字を貼り付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。
- (12) 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とすること。
- (13) 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合においては、この限りでない。

(傾斜路)

第20条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路(その踊場を含む。以下この条において同じ。)

は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1メートル以上とすることができる。
- (2) 縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。
- (3) 横断勾配は、設けないこと。
- (4) 2段式の手すりを両側に設けること。
- (5) 手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。
- (6) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。
- (7) 傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。
- (8) 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。
- (9) 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。
- (10) 高さが75センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。

(エスカレーター)

第21条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。

- (1) 上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。
- (2) 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。
- (3) 昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。
- (4) 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。
- (5) くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。
- (6) エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターへの進入の可否を示すこと。
- (7) 踏み段の有効幅は、1メートル以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、60センチメートル以上とすることができる。

(通路)

第22条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 有効幅員は、2メートル以上とし、当該通路の高齢者、障害者等の通行の状況を考慮して定めること。
- (2) 縦断勾配及び横断勾配は設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りでない。
- (3) 2段式の手すりを両側に設けること。
- (4) 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。
- (5) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。
- (6) 通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。

(階段)

第23条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける階段（その踊場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。
- (2) 2段式の手すりを両側に設けること。
- (3) 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。
- (4) 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- (5) 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。

- (6) 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。
- (7) 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。
- (8) 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。
- (9) 階段の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。
- (10) 階段の高さが3メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。
- (11) 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては1.2メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。

第4節 乗合自動車停留所

(高さ)

第24条 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとする。

(ベンチ及び上屋)

第25条 乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又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においては、この限りでない。

第5節 自動車駐車場

(障害者用駐車施設)

第26条 自動車駐車場には、障害者用駐車施設を設けるものとする。

2 障害者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が200以下の場合にあっては当該駐車台数に50分の1を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が200を超える場合にあっては当該駐車台数に100分の1を乗じて得た数に2を加えた数以上とするものとする。

3 障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。
- (2) 有効幅は、3.5メートル以上とすること。
- (3) 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。

(障害者用停車施設)

第27条 自動車駐車場の自動車の出入口又は障害者用駐車施設を設ける際には、障害者用停車施設を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 障害者用停車施設は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 当該障害者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。
- (2) 車両への乗降の用に供する部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とする等、障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。
- (3) 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。

(出入口)

第28条 自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に定める構造とするものとする。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口については、この限りでない。

- (1) 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち1以上の出入口の有効幅は、1.2メートル以上とすること。
- (2) 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を1.2メートル以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、1以上の出入口にあっては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあっては車椅子使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。
- (3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。

(通路)

第29条 障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車施設に至る通路のうち1以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。
- (2) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。
- (3) 路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとすること。
(エレベーター)

第30条 自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階（障害者用駐車施設が設けられている階に限る。）を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。

2 前項のエレベーターのうち1以上のエレベーターは、前条に規定する出入口に近接して設けるものとする。

3 第19条第1号から第4号までの規定は、第1項のエレベーター（前項のエレベーターを除く。）について準用する。

4 第19条の規定は、第2項のエレベーターについて準用する。
(傾斜路)

第31条 第20条の規定は、前条第1項ただし書の傾斜路について準用する。
(階段)

第32条 第23条の規定は、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階に通ずる階段の構造について準用する。

(屋根)

第33条 屋外に設けられる自動車駐車場の障害者用駐車施設、障害者用停車施設及び第29条に規定する通路には、屋根を設けるものとする。

(便所)

第34条 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。
- (2) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。
- (3) 男子用小便器を設ける場合においては、1以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器を設けること。
- (4) 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。

2 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち1以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。

- (1) 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。
- (2) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。

第35条 前条第2項第1号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 第29条に規定する通路と便所との間の経路における通路のうち1以上の通路は、同条各号に定める構造とすること。
- (2) 出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。
- (3) 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。
- (4) 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する案内標識を設けること。
- (5) 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に定める構造とすること。
 - イ 有効幅は、80センチメートル以上とすること。
 - ロ 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。
- (6) 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

2 前条第2項第1号の便房は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。
- (2) 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。

- (3) 腰掛便座及び手すりを設けること。
- (4) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設けること。

3 第1項第2号、第5号及び第6号の規定は、前項の便房について準用する。

第36条 前条第1項第1号から第3号まで、第5号及び第6号並びに第2項第2号から第4号までの規定は、第34条第2項第2号の便所について準用する。この場合において、前条第2項第2号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。

第6節 旅客特定車両停留施設

(通路)

第37条 公共用通路から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、乗降場ごとに1以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 有効幅員は、1.4メートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、50メートル以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅員を1.2メートル以上とすることができる。
- (2) 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。
 - イ 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。
 - ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。
- (3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

2 前項の1以上の通路（以下「移動等円滑化された通路」という。）において床面に高低差がある場合は、エレベーター又は傾斜路を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エスカレーター（構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であって車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のもの）をもってこれに代えることができる。

3 旅客特定車両停留施設に隣接しており、かつ、旅客特定車両停留施設と一体的に利用される他の施設のエレベーター（第39条の基準に適合するものに限る。）又は傾斜路（第40条の基準に適合するものに限る。）を利用することにより高齢者、障害者等が旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時公共用通路と旅客特定車両の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、前項の規定によらないことができる。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。

4 旅客特定車両停留施設の通路は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。
- (2) 段差を設ける場合は、当該段差は、次に定める構造とすること。
 - イ 踏面の端部の全体とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段差を容易に識別できるものとする。
 - ロ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。

(出入口)

第38条 移動等円滑化された通路と公共用通路の出入口は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。
- (2) 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。
 - イ 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。
 - ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。
- (3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(エレベーター)

第39条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

- (1) 籠の内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。ただし、籠の出

入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、この限りでない。

(2) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(3) 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第1号ただし書の構造のエレベーターにあつては、この限りでない。

2 第19条第5号から第13号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。

(傾斜路)

第40条 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下この条において同じ。）は、次に定める構造とするものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(1) 有効幅員は、1.2メートル以上とすること。ただし、階段に併設する場合においては、90センチメートル以上とすることができる。

(2) 縦断勾配は、8パーセント以下とすること。ただし、傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合は、12パーセント以下とすることができる。

(3) 高さが75センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。

2 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路の床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとするものとする。

3 第20条第3号から第5号まで、第7号、第8号及び第10号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける傾斜路について準用する。

(エスカレーター)

第41条 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。ただし、第3号及び第4号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りるものとする。

(1) 上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合においては、この限りでない。

(2) エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示すこと。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターにおいては、この限りでない。

(3) 踏み段の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(4) 踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

2 第21条第2号から第5号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるものとする。

(階段)

第42条 第23条第2号から第8号まで、第10号及び第11号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける階段について準用する。

(乗降場)

第43条 旅客特定車両停留施設の乗降場は、次に定める構造とするものとする。

(1) 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

(2) 旅客特定車両の通行方向に平行する方向の縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

(3) 横断勾配は、1パーセント以下とすること。ただし、誘導車路の構造、気象状況又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においては、2パーセント以下とすることができる。

(4) 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両用場所に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。

(5) 当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。

(運行情報提供設備)

第44条 旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設けるものとする。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

(便所)

第45条 第34条から第36条までの規定は、旅客特定車両停留施設に便所を設ける場合について準用する。この場合において、第35条第1項第1号中「第29条に規定する通路」とあるのは「移動等円滑化された通路」と、「同条各号」とあるのは「第29条各号」と読み替えるものとする。

(乗車券等販売所、待合所及び案内所)

第46条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち1以上は、次に定める構造とするものとする。

(1) 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の通路は、第37条第1項各号に掲げる基準に適合するものであること。

(2) 出入口を設ける場合は、そのうち1以上は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

ロ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とするものとする。

(イ) 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(ロ) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

ハ 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(3) カウンターを設ける場合は、そのうち1以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでない。

2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。

3 乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設けるものとする。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。

(券売機)

第47条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち1以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とするものとする。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。

第7節 移動等円滑化のために必要なその他の施設等

(案内標識)

第48条 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。

2 前項の案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。

3 旅客特定車両停留施設の移動等円滑化のための主要な設備又は第5項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する案内標識を設けるものとする。

4 前項の案内標識は、日本産業規格Z8210に適合するものとする。

5 公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備（第37条第3項前段の規定により昇降機を設けない場合にあつては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を設けるものとする。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。

6 公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客特定車両停留施設の構造及び主要

な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けるものとする。

(視覚障害者誘導用ブロック)

第49条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と第19条第11号の基準に適合する乗降口に設ける操作盤、前条第6項の規定により設けられる設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び第46条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であつて、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路については、この限りでない。

3 旅客特定車両停留施設の階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

4 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。

5 視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。

(休憩施設)

第50条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を1以上設けるものとする。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。

3 前項の施設に優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する案内標識を設けるものとする。

(照明施設)

第51条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。

ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

2 乗合自動車停留所、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

(防雪施設)

第52条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設けるものとする。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、平成25年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 第10条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、同条の規定にかかわらず、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄(さく)部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができる。

3 第10条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第11条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を1.5メートルまで縮小することができる。

- 4 移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第11条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を1メートルまで縮小することができる。
- 5 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合において、第15条の規定による基準をそのまま適用することが適当でない認められるときは、当分の間、同条の規定による基準によらないことができる。
- 6 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第17条の規定の適用については、当分の間、同条中「2メートル」とあるのは、「1メートル」とする。

附 則（平成27年4月1日規則第42号）

- 1 この規則は、公布の日から施行する。
- 2 この規則の施行の際現に改正前の山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則により設置されている案内標識は、当分の間、改正後の山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則の相当規定による案内標識とみなす。

附 則（平成29年4月4日規則第27号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（令和3年3月19日規則第29号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（令和3年10月12日規則第74号）

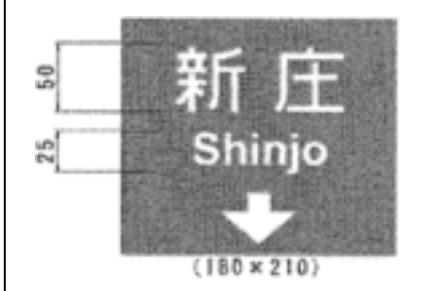
この規則は、公布の日から施行する。

別表

1 案内標識

市町村(101)	県 (102-A)	県 (102-B)
入口の方向 (103-A)	入口の方向 (103-B)	入口の予告(104)
方面、方向及び距離 (105-A)	方面、方向及び距離 (105-B)	方面、方向及び距離 (105-C)

<p>方面及び距離 (106-A)</p>	<p>方面及び距離 (106-B)</p>	<p>方面及び距離 (106-C)</p>
		

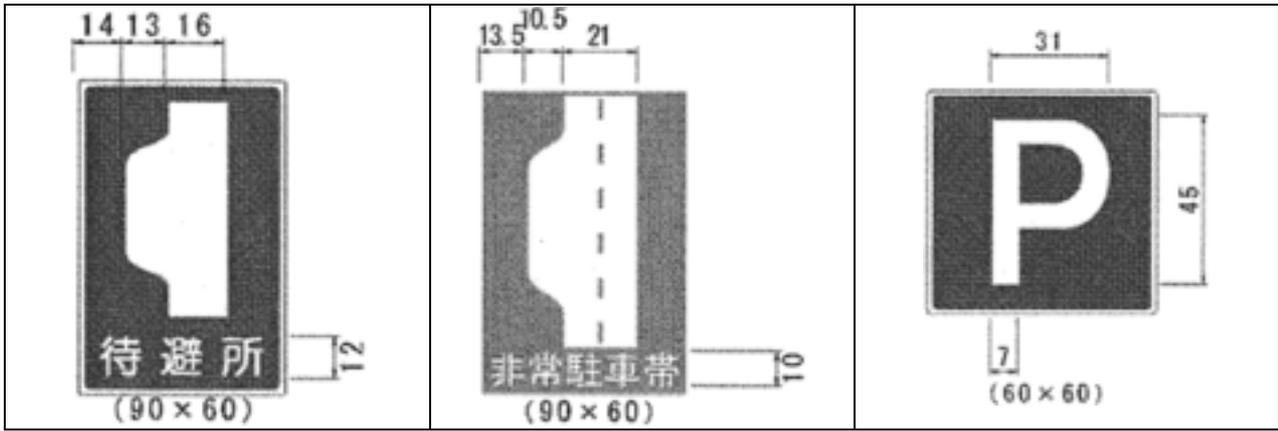
<p>方面及び車線 (107-A)</p>	<p>方面及び車線 (107-B)</p>	<p>方面及び方向の予告 (108-A)</p>
		
<p>方面及び方向の予告 (108-B)</p>	<p>方面及び方向 (108の2-A)</p>	<p>方面及び方向 (108の2-B)</p>
		
<p>方面及び方向 (108の2-C)</p>	<p>方面及び方向 (108の2-D)</p>	<p>方面及び方向 (108の2-E)</p>
		
<p>方面、方向及び道路の通称名の予告(108の3)</p>	<p>方面、方向及び道路の通称名 (108の4)</p>	<p>出口の予告 (109)</p>

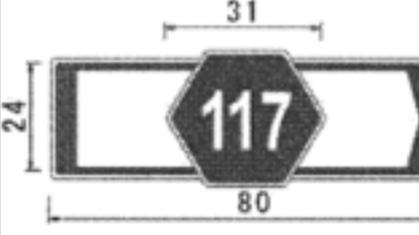
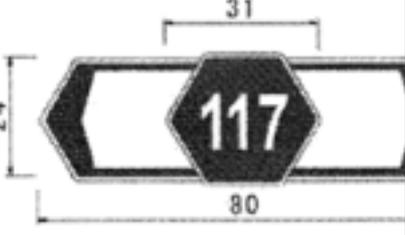
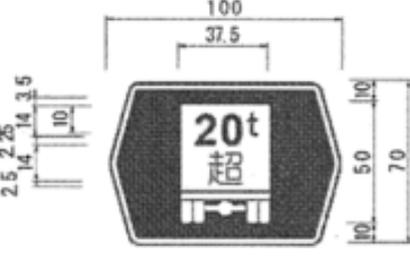
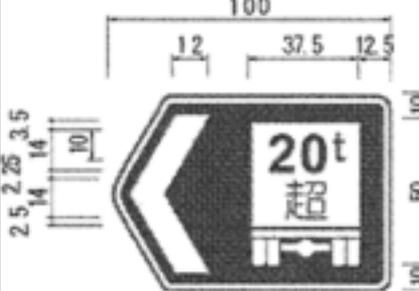
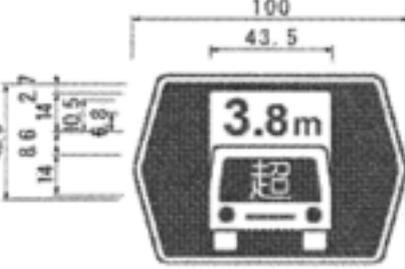


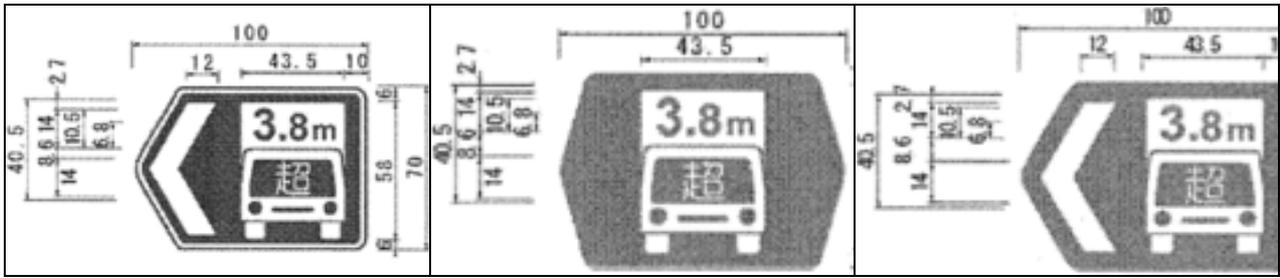
<p>方面及び出口の予告 (110-A)</p> <p>(270 × 350)</p>	<p>方面及び出口の予告 (110-B)</p> <p>(200 × 320)</p>	<p>方面、車線及び出口の予告 (111-A)</p> <p>(245 × 350)</p>
<p>方面、車線及び出口の予告 (111-B)</p> <p>(180 × 320)</p>	<p>方面及び出口 (112-A)</p> <p>(270 × 350)</p>	<p>方面及び出口 (112-B)</p> <p>(200 × 320)</p>
<p>出口 (113-A)</p> <p>(195 × 240)</p>	<p>出口 (113-B)</p> <p>(295 × 150)</p>	<p>著名地点 (114-A)</p>
<p>著名地点 (114-B)</p>	<p>著名地点 (114-C)</p>	<p>主要地点 (114の2-A)</p>



主要地点 (114の2-B)	料金徴収所 (115)	サービス・エリア、道の駅及び距離 (116)
サービス・エリア、道の駅及び距離 (116)	サービス・エリア、道の駅の予告 (116の2-A)	サービス・エリア、道の駅の予告 (116の2-A)
サービス・エリア、道の駅の予告 (116の2-B)	サービス・エリア、道の駅の予告 (116の2-C)	サービス・エリア (116の3-A)
サービス・エリア (116の3-A)	サービス・エリア (116の3-B)	非常電話 (116の4)
待避所 (116の5)	非常駐車帯 (116の6)	駐車場 (117-A)



駐車場 (117-B)	登坂車線 (117の3-A)	登坂車線 (117の3-B)
		
県道番号 (118の2-A)	県道番号 (118の2-B)	県道番号 (118の2-C)
		
総重量限度緩和指定道路 (118の4-A)	総重量限度緩和指定道路 (118の4-B)	高さ限度緩和指定道路 (118の5-A)
		
高さ限度緩和指定道路 (118の5-B)	高さ限度緩和指定道路 (118の5-C)	高さ限度緩和指定道路 (118の5-D)



道路の通称名 (119-A)	道路の通称名 (119-B)	道路の通称名 (119-C)
道路の通称名 (119-D)	まわり道 (120-A)	まわり道 (120-B)

2 警戒標識

本標識板の寸法	十形道路交差点あり (201-A)	┌形 (又は┐形) 道路交差点あり (201-B)
	└形道路交差点あり (201-C)	Y形道路交差点あり (201-D)

		
ロータリーあり (201の2)	右(又は左)方屈曲あり (202)	右(又は左)方屈折あり (203)
		
右(又は左)背向屈曲あり (204)	右(又は左)背向屈折あり (205)	右(又は左)つづら折りあり (206)
		
踏切あり (207-A)	踏切あり (207-B)	学校、幼稚園、保育所等あり (208)
		
信号機あり (208の2)	すべりやすい (209)	落石のおそれあり (209の2)

		
<p>路面凹凸あり (209の3)</p>	<p>合流交通あり (210)</p>	<p>車線数減少 (211)</p>
		
<p>幅員減少 (212)</p>	<p>二方向交通 (212の2)</p>	<p>上り急勾配あり (212の3)</p>
		
<p>下り急勾配あり (212の4)</p>	<p>道路工事中 (213)</p>	<p>横風注意 (214)</p>
		
<p>動物が飛び出すおそれあり (214の2)</p>	<p>その他の危険 (215)</p>	



3 補助標識

補助標識板の寸法	注意事項 (510)

備考

1 本標識板の寸法等は、次のとおりとする。

(1) 寸法

- イ 寸法が図示されているものについては、図示の寸法（その単位はセンチメートルとする。以下同じ。）を基準とする。
- ロ 自動車専用道路（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府、建設省令第3号）別表第1に規定する高速道路等に該当する自動車専用道路をいう。次号トを除き、以下同じ。）に設置する案内標識で、地名が表示されているものについては、地名を表示する文字の字数の多少により図示の横寸法を拡大し、又は縮小することができる。
- ハ 自動車専用道路に設置する案内標識については、図示の寸法の3倍まで拡大することができる。
- ニ 自動車専用道路に設置する警戒標識については、設計速度が60キロメートル毎時以上の自動車専用道路に設置する場合にあっては図示の寸法の13分の20倍まで、設計速度が100キロメートル毎時の自動車専用道路に設置する場合にあっては図示の寸法の13分の25倍まで、それぞれ拡大することができる。
- ホ 自動車専用道路に設置する警戒標識については、道路の形状又は交通の状況により特別の必要

がある場合にあつては、図示の寸法の13分の10倍まで縮小することができる。

- へ 自動車専用道路以外の道路に設置する「駐車場」を表示する案内標識については、便所を表す記号を表示する場合にあつては、図示の横寸法を図示の寸法の2.5倍まで拡大することができる。
- ト 自動車専用道路以外の道路に設置する「駐車場」、「県道番号(118の2-A)」、「総重量限度緩和指定道路(118の4-A・B)」、「高さ限度緩和指定道路(118の5-A・B)」及び「まわり道(120-A)」を表示する案内標識については、道路の形状又は交通の状況により特別の必要がある場合にあつては図示の寸法(へに規定するところにより図示の横寸法を拡大する場合にあつては、当該拡大後の図示の寸法)の1.3倍、1.6倍又は2倍に、それぞれ拡大することができる。
- チ 自動車専用道路以外の道路に設置する「登坂車線」、「県道番号(118の2-B・C)」及び「道路の通称名」を表示する案内標識については、道路の形状又は交通の状況により特別の必要がある場合にあつては、図示の寸法の1.5倍又は2倍に、それぞれ拡大することができる。
- リ 自動車専用道路以外の道路に設置する「道路の通称名」を表示する案内標識については、表示する文字の字数により図示の横寸法(「道路の通称名(119-C)」を表示するものについては、縦寸法)を拡大することができる。
- ヌ 自動車専用道路以外の道路に設置する警戒標識については、道路の形状又は交通の状況により特別の必要がある場合にあつては、図示の寸法の13分の16倍若しくは13分の20倍にそれぞれ拡大し、又は図示の寸法の13分の10倍に縮小することができる。

(2) 文字等の大きさ等

- イ 寸法が図示されている文字及び記号の大きさは、図示の寸法を基準とする。
- ロ 自動車専用道路以外の道路に設置する案内標識で、「入口の方向」、「入口の予告」、「方面、方向及び道路の通称名の予告」、「方面、方向及び道路の通称名」、「著名地点(114-B)」、「非常電話」、「待避所」、「非常駐車帯」、「駐車場」、「登坂車線」、「県道番号」、「総重量限度緩和指定道路」、「高さ限度緩和指定道路(118の5-A・B)」、「道路の通称名」及び「まわり道」を表示するもの以外のものの文字の大きさは、30センチメートル(英語による表示にあつては、その2分の1の値)を基準とする。ただし、地域の景観の形成に配慮する必要がある場合又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にあつては、道路の設計速度に応じ、これを次の表の右欄に掲げる値(英語による表示にあつては、その2分の1の値)とすることができる。

設計速度 (単位 キロメートル毎時)	文字の大きさ (単位 センチメートル)
70以上	30
60、50又は40	20
30以下	10

- ハ ロに規定する案内標識の文字の大きさは、ロの規定にかかわらず、必要がある場合にあつては、当該道路の設計速度に応じ、ロの表の右欄に掲げる値(英語による表示にあつては、その2分の1の値)の1.5倍、2倍、2.5倍又は3倍に、それぞれ拡大することができる。
- ニ 「方面、方向及び道路の通称名の予告」及び「方面、方向及び道路の通称名」を表示する案内標識については、矢印外の文字の大きさは、ロ又はハの規定によるものとし、矢印中の文字の大きさは、矢印外の文字の大きさの0.6倍の大きさとする。
- ホ 「著名地点(114-B)」を表示する案内標識の文字の大きさは、10センチメートルを標準とする。
- へ 「市町村」、「県」、「方面、方向及び距離」、「方面及び距離」、「方面及び車線」、「方面及び方向の予告」、「方面及び方向」、「方面、方向及び道路の通称名の予告」、「方面、方向及び道路の通称名」、「方面及び出口の予告」、「方面、車線及び出口の予告」、「方面及び出口」及び「著名地点」を表示する案内標識に、それぞれ市町村章、県章及び公共施設等の形状等を表す記号を表示する場合の当該記号の大きさは、日本字の大きさの1.7倍以下の大きさとする。
- ト 自動車専用道路(道路標識、区画線及び道路標示に関する命令別表第1に規定する都市高速道路等に該当する自動車専用道路をいう。)に設置する「方面及び方向」を表示する案内標識に路

線を表す記号を表示する場合の当該記号の大きさは、経由路線を表す記号については日本字の大きさの1.6倍以下、方面としての路線を表す記号については日本字の大きさの0.9倍以下の大きさとする。

チ 自動車専用道路以外の道路に設置する「駐車場」を表示する案内標識に便所を表す記号を表示する場合の当該記号の大きさは、駐車場を表示する記号の0.7倍以下の大きさとする。

リ 縁、縁線及び区分線の太さは、次の寸法を基準とする。

(イ) 案内標識

縁は、自動車専用道路以外の道路に設置するもので、「待避所」、「駐車場」及び「まわり道(120-B)」を表示するものについては9ミリメートル、「県道番号(118の2-A)」、「総重量限度緩和指定道路(118の4-A・B)」及び「高さ限度緩和指定道路(118の5-A・B)」を表示するものについては16ミリメートル、「登坂車線」を表示するものについては10ミリメートル、「県道番号(118の2-B・C)」及び「道路の通称名」を表示するものについては8ミリメートル、その他のものについては日本字の大きさの20分の1以上の太さとし、縁線及び区分線は、日本字の大きさの20分の1以上の太さとする。

(ロ) 警戒標識

縁及び縁線は、12ミリメートルとする。

2 補助標識板の寸法は、次のとおりとする。

- (1) 案内標識に付置される補助標識にあつては図示の寸法を、警戒標識に付置される補助標識にあつては図示の寸法に1.3を乗じて得た値の寸法を基準とする。
- (2) 補助標識は、その付置される本標識板の拡大率又は縮小率と同じ比率で拡大し、又は縮小することができる。

山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則の一部を改正する規則

新旧対照表

現 行	改 正 案
目次	目次
第1章～第3章 一略一	第1章～第3章 一略一
第4章 一略一	第4章 一略一
第1節 通則（第9条）	第1節 通則（第9条・第9条の2）
第2節 歩道及び自転車歩行者道（第10条—第17条）	第2節 歩道及び自転車歩行者道並びに自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路（第10条—第17条）
第3節～第5節 一略一	第3節～第5節 一略一
第6節 移動等円滑化のために必要なその他の施設等（第37条—第41条）	第6節 旅客特定車両停留施設（第37条—第47条）
第7節 移動等円滑化のために必要なその他の施設等（第37条—第41条）	第7節 移動等円滑化のために必要なその他の施設等（第48条—第52条）
附則 （定義）	附則 （定義）
第2条 この規則において使用する用語は、特別の定めがある場合を除くほか、条例、道路法（昭和27年法律第180号）及び移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第116号）において使用する用語の例による。	第2条 この規則において使用する用語は、特別の定めがある場合を除くほか、条例、道路法（昭和27年法律第180号）及び移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第116号）において使用する用語の例による。
第4章 一略一	第4章 一略一
第1節 一略一	第1節 一略一
	（災害等の場合の適用除外）
第2節 歩道及び自転車歩行者道	第9条の2 災害等のため一時使用する旅客特定車両停留施設の構造及び設備については、この章の規定によらないことができる。
（歩道）	第2節 歩道及び自転車歩行者道並びに自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路
第10条 道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。	（歩道）
（有効幅員）	第10条 道路（自転車歩行者道を設ける道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。
第11条 一略一	（有効幅員）
2 一略一	第11条 一略一
	2 一略一
	3 自転車歩行者専用道路の有効幅員は、条例第43条第1項に規定する幅員の値以上とするものとする。
	4 歩行者専用道路の有効幅員は、条例第44条第1項に規定する幅員の値以上とするものとする。

3 歩道等の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(舗装)

第12条 歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

(勾配)

第13条 歩道等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

2 歩道等（車両乗入れ部を除く。）の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、前条第1項ただし書に規定する場合又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においては、2パーセント以下とすることができる。

(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第16条 一略一

2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車いす使用者が円滑に転回できる構造とするものとする。

(エレベーター)

第19条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

(1) かごの内法(のり)幅は1.5メートル以上とし、内法(のり)奥行きは1.5メートル以上とすること。

(2) 前号の規定にかかわらず、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）にあつては、内法(のり)幅は1.4メートル以上とし、内法(のり)奥行きは1.35メートル以上とすること。

る。

5 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の有効幅員は、当該歩道等又は自転車歩行者専用道路等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(舗装)

第12条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

(勾配)

第13条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

2 歩道等（車両乗入れ部を除く。）又は自転車歩行者専用道路等の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、前条第1項ただし書に規定する場合又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においては、2パーセント以下とすることができる。

(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第16条 一略一

2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車椅子使用者が円滑に転回できる構造とするものとする。

(エレベーター)

第19条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

(1) 籠の内法(のり)幅は1.5メートル以上とし、内法(のり)奥行きは1.5メートル以上とすること。

(2) 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、内法(のり)幅は1.4メートル以上とし、内法(のり)奥行きは1.35メートル以上とすること。

と。

- (3) かご及び昇降路の出入口の有効幅は、第1号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては90センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては80センチメートル以上とすること。
- (4) かご内に、車いす使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第2号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては、この限りでない。
- (5) かご及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていることにより、かご外からかご内が視覚的に確認できる構造とすること。
- (6) かご内に手すりを設けること。
- (7) かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。
- (8) かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設けること。
- (9) かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。
- (10) かご内及び乗降口には、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。
- (11) かご内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字を貼り付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。
- (12) 一略一
- (13) 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる装置を設けること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる装置が設けられている場合においては、この限りでない。

(傾斜路)

第20条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下同じ。）は、

- (3) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、第1号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては90センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては80センチメートル以上とすること。

- (4) 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第2号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては、この限りでない。

- (5) 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とすること。

- (6) 籠内に手すりを設けること。

- (7) 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。

- (8) 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する設備を設けること。

- (9) 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。

- (10) 籠内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。

- (11) 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字を貼り付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。

- (12) 一略一

- (13) 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合においては、この限りでない。

(傾斜路)

第20条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下この条におい

次に定める構造とするものとする。

- (1)～(10) 一略一
(出入口)

第28条 自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に定める構造とするものとする。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口については、この限りでない。

- (1) 一略一
(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を1.2メートル以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、1以上の出入口にあつては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあつては車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。
(3) 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。

(通路)

第29条 障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車施設に至る通路のうち1以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 一略一
(2) 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。
(3) 一略一

第35条 前条第2項第1号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。

- (1)及び(2) 一略一
(3) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。
(4)及び(5) 一略一
(6) 車いす使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

2 前条第2項第1号の便房は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。
(2)～(4) 一略一

3 一略一

て同じ。)は、次に定める構造とするものとする。

- (1)～(10) 一略一
(出入口)

第28条 自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に定める構造とするものとする。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口については、この限りでない。

- (1) 一略一
(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を1.2メートル以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、1以上の出入口にあつては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあつては車椅子使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。
(3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。

(通路)

第29条 障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車施設に至る通路のうち1以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 一略一
(2) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。
(3) 一略一

第35条 前条第2項第1号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。

- (1)及び(2) 一略一
(3) 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。
(4)及び(5) 一略一
(6) 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

2 前条第2項第1号の便房は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。
(2)～(4) 一略一

3 一略一

第6節 旅客特定車両停留施設

(通路)

第37条 公共用通路から旅客特定車両の乗降口に

至る通路のうち、乗降場ごとに1以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅員は、1.4メートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、50メートル以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅員を1.2メートル以上とすることができる。

(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

2 前項の1以上の通路（以下「移動等円滑化された通路」という。）において床面に高低差がある場合は、エレベーター又は傾斜路を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エスカレーター（構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であつて車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のもの）をもってこれに代えることができる。

3 旅客特定車両停留施設に隣接しており、かつ、旅客特定車両停留施設と一体的に利用される他の施設のエレベーター（第39条の基準に適合するものに限る。）又は傾斜路（第40条の基準に適合するものに限る。）を利用することにより高齢者、障害者等が旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時公共用通路と旅客特定車両の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、前項の規定によらないことができる。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。

4 旅客特定車両停留施設の通路は、次に定める構造とするものとする。

(1) 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

(2) 段差を設ける場合は、当該段差は、次に定める構造とすること。

イ 踏面の端部の全体とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段差を容易に識別できるものとする。

ロ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。

(出入口)

第38条 移動等円滑化された通路と公共用通路の出入口は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(エレベーター)

第39条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

(1) 籠の内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、この限りでない。

(2) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(3) 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第1号ただし書の構造のエレベーターにあつては、この限りでない。

2 第19条第5号から第13号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。

(傾斜路)

第40条 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路(その踊場を含む。以下この条において同じ。)は、次に定める構造とするものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(1) 有効幅員は、1.2メートル以上とすること。ただし、階段に併設する場合においては、90センチメートル以上とすることができる。

(2) 縦断勾配は、8パーセント以下とすること。ただし、傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合、12パーセント以下とすることができる。

(3) 高さが75センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。

2 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路の床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとするものとする。

3 第20条第3号から第5号まで、第7号、第8号及び第10号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける傾斜路について準用する。

(エスカレーター)

第41条 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。ただし、第3号及び第4号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りるものとする。

(1) 上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合においては、この限りでない。

(2) エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示すこと。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターにお

いては、この限りでない。

(3) 踏み段の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(4) 踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

2 第21条第2号から第5号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるものとする。

(階段)

第42条 第23条第2号から第8号まで、第10号及び第11号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける階段について準用する。

(乗降場)

第43条 旅客特定車両停留施設の乗降場は、次に定める構造とするものとする。

(1) 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

(2) 旅客特定車両の通行方向に平行する方向の縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

(3) 横断勾配は、1パーセント以下とすること。ただし、誘導車路の構造、気象状況又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においては、2パーセント以下とすることができる。

(4) 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両用場所に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。

(5) 当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。

(運行情報提供設備)

第44条 旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設けるものとする。ただし、

電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

(便所)

第45条 第34条から第36条までの規定は、旅客特定車両停留施設に便所を設ける場合について準用する。この場合において、第35条第1項第1号中「第29条に規定する通路」とあるのは「移動等円滑化された通路」と、「同条各号」とあるのは「第29条各号」と読み替えるものとする。

(乗車券等販売所、待合所及び案内所)

第46条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち1以上は、次に定める構造とするものとする。

(1) 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の通路は、第37条第1項各号に掲げる基準に適合するものであること。

(2) 出入口を設ける場合は、そのうち1以上は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

ロ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とするものとする。

(イ) 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(ロ) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

ハ 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(3) カウンターを設ける場合は、そのうち1以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでない。

2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。

3 乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設けるものとする。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。

(券売機)

第47条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち1以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とするものとする。ただ

第6節 一略一

(案内標識)

第37条 一略一

2 一略一

(視覚障害者誘導用ブロック)

第38条 歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所及び自動車駐車場の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

し、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。

第7節 一略一

(案内標識)

第48条 一略一

2 一略一

3 旅客特定車両停留施設の移動等円滑化のための主要な設備又は第5項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する案内標識を設けるものとする。

4 前項の案内標識は、日本産業規格Z 8210に適合するものとする。

5 公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備(第37条第3項前段の規定により昇降機を設けない場合であっては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。)の配置を表示した案内板その他の設備を設けるものとする。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。

6 公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けるものとする。

(視覚障害者誘導用ブロック)

第49条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と第19条第11号の基準に適合する乗降口に設ける操作盤、前条第6項の規定により設けられる設備(音によるものを除く。)、便所の出入口及び第46条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路について

2 及び 3 - 略 -

(休憩施設)

第39条 歩道等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(照明施設)

第40条 歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

2 乗合自動車停留所及び自動車駐車場には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所及び自動車駐車場の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

(防雪施設)

第41条 歩道等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設けるものとする。

は、この限りでない。

3 旅客特定車両停留施設の階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

4 及び 5 - 略 -

(休憩施設)

第50条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を1以上設けるものとする。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。

3 前項の施設に優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する案内標識を設けるものとする。

(照明施設)

第51条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

2 乗合自動車停留所、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

(防雪施設)

第52条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設けるものとする。

部内各課（室）長・公所長
各総合支庁建設部長 殿

県土整備部長

道路における路肩幅員について（通知）

道路における路肩幅員について、下記のとおり策定したので、関係職員に周知するとともに、その取扱いに誤りのないようお願いします。

なお、「長大橋における路肩幅員決定方針の改正について（平成26年3月27日 道整第551号）」、「道路一般部における路肩幅員について（平成27年3月23日 道整第485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（令和元年7月12日 道整号外）」は、廃止します。

各市町村あて別途情報提供しておりますので、御承知願います。

記

1 道路一般部（2車線（片側1車線）道路）の車道左側の路肩幅員

道路一般部（2車線（片側1車線）道路）の車道左側の路肩幅員は、次のとおりとする。

【詳細は別紙①】

道路区分	一般部の車道左側の路肩幅員(m)		
	2車線道路		
	歩道(2.5m)あり	自歩道(3.5m)あり	(自)歩道なし
第3種第2級	1.50	1.50	1.50
第3種第3級	1.50	1.25	1.50
第3種第4級	1.25	1.00	1.25
第4種第1級	1.50	1.50	1.50
第4種第2級	1.50	1.50	1.50
第4種第3級	1.50	1.50	1.50

- ・事業の完成供用後に山形県（道路管理者）が管理する国・県道を対象とする。
- ・都市計画決定された路線において、当通知を適用することにより、都市計画決定された幅員と異なる道路幅員となる場合は、個別に協議して決定する。
- ・上記路肩幅員の算定において、(自)歩道幅員については、路上施設帯0.5mを含む最低幅員（歩道2.5m、自歩道3.5m）で設定している。
- ・第4種道路については、停車帯の必要性について勘案した後、停車帯を設けない場合に適用する。
- ・山形県の第4種道路において自歩道に消融雪設備を導入した事例として、消雪幅員3.0mが多いことから、ここでは、第4種道路の冬期歩道有効幅員を3.0mと仮に設定して必要な路肩幅員を求めたものであり消雪幅員を3.0mと規定するものではない。なお、消雪の必要性や消雪幅員が3.0mではない場合の路肩幅員については、別途検討するものとする。
- ・片側2車線以上の道路については別途検討のうえ、道路担当課と協議して決定するものとする。
- ・地形・その他地域の個別事情等により、上記によりがたい場合は、道路担当課と協議して決定するものとする。
- ・4車線道路の暫定2車線として供用する場合も、同様の幅員を確保することを基本とする。

なお、山形県自転車ネットワーク計画の対象路線については、自転車道又は自転車通行帯を設けない場合の路肩幅員については、自転車の利用状況等を勘案し、自転車ネットワーク計画の整備方針に基づき別途決定する。

2 長大橋(橋長 100m以上)の路肩幅員

長大橋(橋長 100m以上)の路肩幅員は、次のとおりとする。

【詳細は別紙②】

道路区分	2車線道路における長大橋の路肩幅員						
	両側歩道	片側歩道		両側自歩道	片側自歩道		(自)歩道なし
		歩道側	地覆側		自歩道側	地覆側	
3種2級~3級	1.25	1.25	1.25	1.00	1.00	1.25	1.25
3種4級	1.25	1.25	1.25	—	—	—	1.25
4種1級~3級	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25

 : 左右で路肩幅員が異なる

- ・道路事業、河川改修事業等（都市計画事業は除く）による新設又は拡幅を伴う架替で、完成供用後に山形県（道路管理者）が管理する見込みの長大橋を対象とする。
- ・上記路肩幅員の算定において、(自)歩道幅員については、路上施設帯0.5mを含む最低幅員（歩道 2.5m、自歩道 3.5m）で設定している。
- ・4種道路では、標準的な消雪(幅)を想定しているため、消雪を行わない等の場合は、3種道路の考え方を準用して路肩幅員を決定する。
- ・4車線道路の暫定2車線として供用する場合も、同様の幅員を確保することを基本とする。

なお、橋長が 100mに満たない橋梁及び山形県自転車ネットワーク計画の対象路線において、自転車道又は自転車通行帯を設けない場合の路肩幅員については、一般部と同じとする。

3 トンネルの路肩幅員

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、路肩幅員の縮小を行わない事を基本とする。

なお、山形県自転車ネットワーク計画の対象路線において、自転車道又は自転車通行帯を設けない場合は、1.0m以上確保することを基本とする。

4 適用年月日

令和3年4月1日以降において道路（橋梁）予備設計を行う箇所から適用する。ただし、既に設計済み又は発注済みの案件においても、対応可能なものには適用する。

【別紙①】 山形県の道路一般部における車道左側の路肩幅員の考え方

- 道路改築事業によるバイパス又は現道拡幅工事で、完成供用後に山形県(道路管理者)が管理する国・県道を対象とする。
- 第4種道路については、停車帯の必要性について勘案した後、停車帯を設けない場合に適用する。
- 山形県自転車ネットワーク計画の対象路線(基幹ルート、地域ルート)については、自転車・歩行者の利用状況等に基づき自転車道(暫定形態を含む)・自転車専用通行帯(暫定形態を含む)・車道混在を選定し、必要なく路肩幅員を確保する。
- 山形県自転車ネットワーク計画の対象路線外については、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』に基づき車道混在型に必要な路肩幅員1.0m以上を確保する。

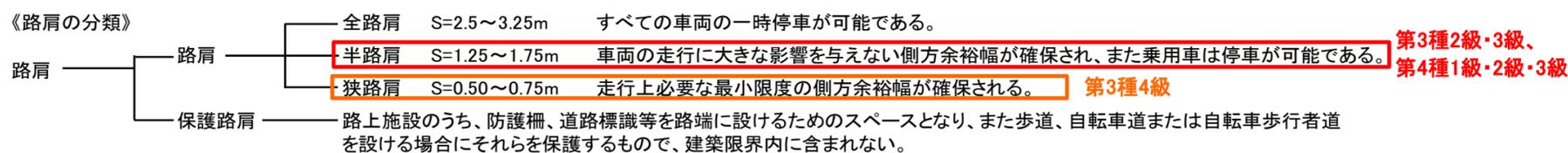
(A)又は(B)のいずれか大きい方を採用

【2車線(片側1車線)道路】

道路区分	(自)歩道の有無	通常期の路肩幅員					積雪地域として必要な路肩幅員					《採用値》 路肩幅員							
		道路構造令での規定値	道路構造令での特例値	「解説と運用」での望ましい値	半路肩と狭路肩の適用	車道混在型における路肩幅員	一次堆雪幅【W ₄ 】	(自)歩道幅員【①】	冬期歩道有効幅員【W ₆ 】	(自)歩道上の堆雪可能幅①-W ₆ =【②】	路肩外の側方堆雪可能幅【③】		冬期路肩【W ₃ 】	路肩幅員(B)《計算値》 W ₄ +W ₃ -② 又は W ₄ +W ₃ -③					
3種2級	歩道あり(W=2.5m)	0.75	0.50	1.00	半路肩	1.00	1.50	2.50	2.00	0.50	-	0.50	1.50						
	自歩道あり(W=3.5m)												※1	1.50	3.50	2.00	1.50	0.50	0.50
	(自)歩道なし												1.50	-	-	-	0.50	1.50	
3種3級	歩道あり(W=2.5m)	0.75	0.50	0.75	半路肩	1.00	1.25	2.50	2.00	0.50	-	0.50	1.25						
	自歩道あり(W=3.5m)												※2	1.25	3.50	2.00	1.50	-	0.50
	(自)歩道なし												1.25	-	-	-	0.50	1.50	
3種4級	歩道あり(W=2.5m)	0.75	0.50	0.75	狭路肩	1.00	1.00	2.50	2.00	0.50	-	0.25	1.00						
	自歩道あり(W=3.5m)												※3	1.00	3.50	2.00	1.50	-	0.25
	(自)歩道なし												1.00	-	-	-	0.50	1.25	
4種1級	歩道あり(W=2.5m)	0.50	-	0.50	半路肩	1.00	1.50	2.50	2.00	0.50	-	0.50	1.50						
	自歩道あり(W=3.5m)												※1	1.50	3.50	★ 3.00	0.50	-	1.50
	(自)歩道なし												1.50	-	-	-	0.50	1.50	
4種2級	歩道あり(W=2.5m)	0.50	-	0.50	半路肩	1.00	1.50	2.50	2.00	0.50	-	0.50	1.50						
	自歩道あり(W=3.5m)												※1	1.50	3.50	★ 3.00	0.50	-	1.50
	(自)歩道なし												1.50	-	-	-	0.50	1.50	
4種3級	歩道あり(W=2.5m)	0.50	-	0.50	半路肩	1.00	1.25	2.50	2.00	0.50	-	0.50	1.25						
	自歩道あり(W=3.5m)												※2	1.25	3.50	★ 3.00	0.50	-	1.50
	(自)歩道なし												1.25	-	-	-	0.50	1.50	

<通常期における最小路肩幅員(A)の考え方>

道路構造令第8条第2項から第4項に規定されている路肩の幅員は、必要最小限の値であるため、「道路構造令の解説と運用(p.213)」の「2-5-2路肩の幅員 c.第3種、第4種の道路の幅員」より、路肩の機能を考慮し、山形県独自の基準となる、各道路区分における通常期に必要な最小路肩幅員(A)を検討した。
 「道路構造令の解説と運用」同章において、第3種、第4種の道路について、歩道等を設ける場合には半路肩ないしは狭路肩、歩道等を設けない場合において歩行者や自転車の通行が想定される場合には、半路肩ないしはそれ以上の幅員の路肩を設けることが望ましいとされている。
 そこで、「道路構造令の解説と運用(p.212)」の「2-5-1路肩の機能と形式分類等」に示された路肩の機能を考慮し、第3種4級の道路は狭路肩、それ以外の第3種2級・3級、第4種1級・2級・3級の道路については、半路肩を確保するものとする。



さらに、半路肩、狭路肩それぞれの範囲内で、各道路区分における最小路肩幅員(A)を以下の1~3の考え方により決定した。

- 1:「道路構造令の解説と運用(p.216)」の「c.第3種、第4種の道路の路肩」において、「第3種の2車線道路が比較的まとまった集落を通過するような場合には、停車等の多いことを考えて1.5m以上の路肩幅員を用いることが望ましい」とされている。このことは、停車等が多く見込まれる道路においては、すれ違いに必要な幅員を確保するために、路肩幅員として1.5m必要であると言い換えられる。よって、交通量が多く、停車等が多く見込まれる3種2級、4種1級、4種2級の道路はこの考え方に該当するものとし、半路肩の範囲内で、1.5mを通常期に必要な最小路肩幅員(A)とする。
- 2:第3種3級及び4種3級の道路は、※1に該当しないものとし、半路肩の範囲内で最小値1.25mを通常期に必要な最小路肩幅員(A)とする。
- 3:第3種4級の道路は山地部(1km内の高低差の総和が80m以上※)であり、平地部と比べて地形的な制約が大きく建設費に比して建設効果が小さい場合が多いことから、走行に必要な最小限度の側方余裕幅として、狭路肩の範囲内で、「道路構造令の解説と運用(p.209)」の規定値0.75mを通常期に必要な最小路肩幅員(A)とする。
 ※政令3条に記載されている「道路の存する地域の地形」は平地部と山地部に大別されている。平地部と山地部の明確な定義がないことから、「旧道路構造令の解説(昭和35年12月)」に記述されている「地形に沿っての上り下りするその高さの算術和が1kmについて80m以上は山地部、80m以下が平地部」を参考に「湾曲がはげしくて平地部での規格をとることが困難な場合」なども考慮し山地部を判断することとする。

<積雪地域として必要な路肩幅員(B)の考え方>

○一次堆雪幅【W₄】について

一次堆雪幅の算定に必要な計画対象降雪深の値は、『道路構造令の解説と運用(p.251)』(6)堆雪幅の値より1.0mと設定し、『道路構造令の解説と運用(p.248)』の(3)積雪地域の降水量と平均気温、(4)一次堆雪幅の算定式により算出した。
 $山形県はa地域のためk1=0.88, p1=0.08, p2=0.30 \Rightarrow V1 = 0.88 \times (0.08 / 0.3) \times 1m \times 3.752m = 0.88 \Rightarrow W4 = 1.543 \sqrt{0.88} = 1.455m \approx 1.50m$

○冬期歩道有効幅員【W₆】について

3種道路の冬期歩道有効幅員は、歩道、自歩道の区別なく、『道路構造令の解説と運用(p.247)』の最小規定である2.00mとする。
 4種道路(★)の冬期歩道有効幅員は、(自)歩道消雪幅員(路上施設帯は除く)を3.00mとした場合を想定しているため、それ以外の場合については別途検討する。ただし、消雪を行わない場合の(自)歩道の冬期有効幅員は、3種道路の考え方に準じて2.00mとする。

○側方堆雪可能幅【③】について

統一的な路肩幅員を確保するため、歩道の無い場合の路肩外の側方の堆雪可能幅は、一律で0.50mとする。(保護路肩、擁壁天端、側溝等を想定)

○冬期路肩【W₃】について

第3種2級・3級、第4種1級・2級・3級の道路については『道路構造令の解説と運用(p.254)』(11)冬季路肩より0.5mを採用する。なお、第3種4級の道路は山地部であり、平地部と比べて地形的な制約が大きく建設費に比して建設効果が小さい場合が多いことから、「交通量の特に少ない場合等を考慮し、0.25mまで縮小できる。」により0.25mを採用する。

○二次堆雪幅について

道路幅員内に二次堆雪幅を確保することは、著しく建設費がかさむことになるので、別途検討を要する。

※(自)歩道幅員が、標準的な上記幅員よりも広い場合においても、路肩幅員の考え方(決定プロセス)は上記に準じる。

【別紙②】山形県における長大橋の路肩幅員の考え方

- 対象は、道路事業、河川改修事業等（都市計画事業は除く）による新設又は拡幅を伴う架替で、完成供用後に山形県（道路管理者）が管理する見込みの長大橋とする。
 ※ 長大橋とは、橋長100m以上の橋梁をいう。
- 山形県（道路管理者）が管理する橋梁では、「道路構造令第11条の3」及び「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例第7条第12項」の規定により、本県の除雪レベル(実状)を考慮し、側方に投雪のための用地を確保せず、橋梁上に必要な一次堆雪幅を確保する計画とする。
 なお、長大橋では、冬期路肩を縮小し、コスト縮減へも配慮する。
- 山形県（道路管理者）が管理する橋梁では、橋梁上の（自）歩道内の路上施設帯は0.5mとし、植樹帯は見込まない。
- 山形県（道路管理者）が管理する橋梁では、橋梁上に停車帯は見込まない。ただし、都市計画事業による橋梁整備は除く。

【2車線道路】

道路区分 (自)歩道・地覆	一次堆雪幅【①】	(自)歩道上の堆雪可能幅【②】	冬期有効幅員【③】	地覆上の堆雪可能幅【②'】	冬期路肩幅員【④】	最小路肩幅員(A)	《計算値》路肩幅員(B)	《採用値》路肩幅員	路肩幅員					
									道路区分	両側歩道	片側歩道	両側歩道	片側歩道	片側自歩道
3種2級	1.50	0.50	2.00	—	0.25	—	1.25	1.25	1.25	1.25	1.00	1.25	1.25	1.25
3種3級		1.50	2.00	—		1.00	0.25	1.00	1.00	1.25	1.00	1.25	1.25	1.25
3種4級		—	—	0.60		—	—	1.15	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25
4種1級	1.50	0.50	★ 2.00	—	0.25	—	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25
4種2級		0.50	★ 3.00	—		1.00	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25
4種3級		—	—	0.60		—	—	1.15	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25

i) ①>②(②')の場合
 $B = ① - ②(②') + ④$
 ii) ①≤②の場合
 $B = ④$

(A)又は(B)のいずれか大きい方を25cm単位にして採用

【①】『道路構造令の解説と運用(P247)』表2-15 一次堆雪幅[2車線・a地域]の参考値 1.50m を一律適用する。

ただし、3種1級などの4車線道路における路肩幅員（一次堆雪幅）については、本庁事業課と別途協議のうえ、決定するものとする。

【②'】地覆上の堆雪可能幅は、『道路構造令の解説と運用(P249)』（9）図2-32より、地覆全幅（ $W=0.60m$ ）とする。

【③】3種道路では、歩道、自歩道の区別なく冬期有効幅員は、『道路構造令の解説と運用(P247)』の最小規定である 2.00m とする。

★…4種道路では、消雪を前提に、標準的な(自)歩道の冬期有効幅員③は3種道路の考え方に準じるものとする。

ただし、4種道路で消雪を行わない場合等の(自)歩道の冬期有効幅員③は3種道路の考え方に準じるものとする。

【④】長大橋において堆雪幅を原則通り確保することは、著しく建設費がかさむことになるので、『道路構造令の解説と運用(P247)』2-8-2積雪地域の幅員構成1.(3)の縮小規程0.25mとする。

(A) 降(積)雪期以外における自転車通行環境の整備へ配慮するため、自転車の路肩走行を想定し、必要最小限となる道路構造令(県条例)上の自転車占有幅1.00mを最小路肩幅員とする。

※ (自)歩道幅員が、標準的な上記幅員よりも広い場合においても、路肩幅員の考え方(決定プロセス)は上記に準じる。



左右で路肩幅員が異なる

各総合支庁建設部（次）長 殿

県土整備部長

ラウンドアバウト計画・設計時の留意事項について（通知）

「ラウンドアバウトの導入とラウンドアバウトの構造について」は、平成26年9月1日付道整第219号にて通知しており、これまで山形県内においてもラウンドアバウトの整備がすすめられているところです。この度、あらためて、計画・設計時に配慮すべき項目を整理しましたので通知いたします。

記

1. 計画・設計の基本

ラウンドアバウトは、無信号交差点、信号交差点と同様に平面交差の一つの形式であり、交差点制御方式の検討の中で、道路や周辺状況、交通状況、交通安全性等を考慮し、選定するものとする。

なお、ラウンドアバウトの計画・設計にあたっては、引続き平成26年9月1日付道整第219号を基本とするとともに、具体の計画・設計にあたっては、最新の技術指針※1を参照し実施するものとする。

（※1「ラウンドアバウトマニュアル2021 一般社団法人交通工学研究会」等）

2. 適用条件

平成26年道路局通達や最新の技術指針※1にも示すように、総流入交通量10,000（台/日）等については、あくまでラウンドアバウト適用判断を行う目安であり、この値を上回る場合であってもラウンドアバウトの適用は可能である。

交通量などラウンドアバウトの適用にあたっては、最新の技術基準※1をもとに、適切に検討を行うものとする。

3. 自転車通行空間

環道を自転車通行空間とし、かつ自転車交通量が比較的に見込まれる場合には、環道内に矢羽根を設置することが望ましい。矢羽根の設置方法については、最新の技術指針※2を参照し実施するものとする。

（※2「自転車通行を考慮した交差点設計の手引3.4.5 ラウンドアバウト（環状交差点） 一般社団法人交通工学研究会」等）

4. 維持管理

ラウンドアバウトの計画・設計時に、山形県特有の冬期交通の事情を考慮し、以下に示すような除排雪計画を策定するものとする。

①除雪に関する事項

- ・道路管理者が所有する除雪車を想定し除雪方法の検討を行うこと
- ・計画箇所に既存の消融雪施設が存在し、その有効活用が期待できる場合は、環道内への消融雪機能の導入を検討すること

②堆雪に関する事項

- ・地域における降雪量を考慮し、堆雪スペースに関する検討を行うこと

③交通安全面の考慮

- ・降雪・堆雪時でも、道路線形がわかる工夫を行うこと
- ・堆雪した雪が道路利用者（ドライバー、歩行者等）の視界の阻害とならないよう検討を行うこと

④エプロン構造

- ・交通安全性（小型自動車等はエプロンを通行しない）と除雪の容易さのバランスを考慮したエプロン構造とすること

⑤道路管理者間の連携

- ・交差する道路の除排雪の役割分担等を協議、整理すること

担 当

県土整備部道路整備課
道路整備・安全対策担当
TEL 023-630-2592

県土整備部道路保全課
管理調整担当
TEL 023-630-2904

道 整 第 2 1 9 号
平成 2 6 年 9 月 1 日

各総合支庁建設部（次）長 殿

県土整備部長

ラウンドアバウトの導入とラウンドアバウトの構造について

このことについて、平成26年8月22日付け国東整地道第2号で東北地方整備局道路部長から通知がありましたのでご承知願います。

< 担 当 >
県土整備部 道路整備課
道路整備担当 本間 松原
Tel 023-630-2594

国東整地道第 2 号
平成26年 8月22日

山形県 県土整備部長 殿

東北地方整備局
道路部 長

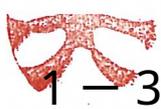
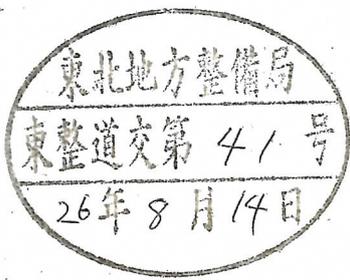


ラウンドアバウトの導入とラウンドアバウトの構造について

標記について、平成26年8月8日に別添のとおり「ラウンドアバウトの導入について」（国道交安第39号、道路局長通知）の通知にともない、「望ましいラウンドアバウトの構造について」（国道企第26号 道路局企画課長、国道国防第106号 道路局国道・防災課長、国道交安第40号 道路局環境安全課長、国道高第116号 道路局高速道路課長）が通知されましたので通知させていただきます。貴職におかれましては、通知内容に留意し、ラウンドアバウトの導入に当たり、県公安委員会との緊密な連携のもと、期待される効果が十分に発揮できるよう適切に対応されるようお願いいたします。

また、貴管内の市町村（政令市を除く）に対しても本通知及びガイドラインを周知頂くとともに、期待される効果が十分に発揮できるよう適切に対応されるよう依頼頂くことをお願いいたします。





国道交安第 39 号
平成 26 年 8 月 8 日

東北地方整備局長 殿

国土交通省 道路局長



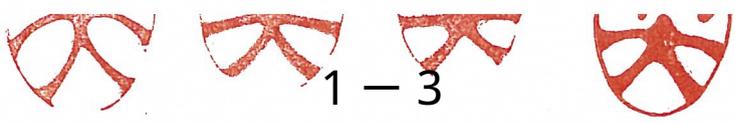
ラウンドアバウトの導入について

平面交差の計画及び設計に当たっては、道路及び交通の性格、機能、地域特性、沿道状況、歩行者の交通量等を総合的に判断して行われているが、近年、地方部の道路において円形の平面交差部の一種であるラウンドアバウトのニーズが高まりつつある。

ラウンドアバウトは、交通量等が一定の条件下において安全かつ円滑な道路交通を確保することができる。国土交通省では、平成 25 年度より有識者等から構成される「ラウンドアバウト検討委員会」を開催し、社会実験の結果、諸外国の導入事例等を分析し、導入に当たっての技術的な課題等を検討してきたところである。

今般、これまでの議論を踏まえ、望ましいラウンドアバウトの構造について別途通知することとした。については、ラウンドアバウトの導入に当たっては、都道府県公安委員会との緊密な連携のもと、期待される効果が十分に発揮できるよう適切に対応されたい。

なお、本通知の内容については、警察庁交通局と調整済であることを申し添える。



東北地方整備局
 東整道交第 42 号
 26年 8月 14日

国道企第 26 号
 国道国防第 106 号
 国道交安第 40 号
 国道高第 116 号
 平成 26 年 8 月 8 日

東北地方整備局 道路部長 殿

道路局企画課長



道路局国道・防災課長



道路局環境安全課長



道路局高速道路課長



望ましいラウンドアバウトの構造について

「ラウンドアバウトの導入について」(平成26年8月8日国道交安第39号、道路局長通知)における望ましいラウンドアバウトの構造について、別紙のとおり通知する。

また、平成25年6月14日に公布された道路交通法の一部を改正する法律(平成25年法律第43号)が平成26年9月1日から施行され、環状交差点(道路交通法第4条第3項に規定される車両の交通の用に供する部分が環状の交差点であつて、道路標識等により車両が当該部分を右回りに通行すべきことが指定されているものをいう。以下同じ。)の運用が開始される。施行後は、ラウンドアバウトの構造を有する平面交差部のうち、道路交通法等関連法令に従い都道府県公安委員会により環状交差点の指定がされることとなる。については、以下の点に留意されたい。

1. 環状交差点の指定に当たっては、都道府県公安委員会から道路管理者に対し、道路交通法第110条の2第3項の規定に基づき意見の聴取がなされるので、本通知の内容を踏まえ、適切に対応されたい。
2. 道路管理者が道路の交差部分を改築しようとするときは、道路法第95条の2第1項に基づき、都道府県交安委員会の意見を聴いているところであるが、環状交差点の指定に向けて改築しようとするときも、本通知の内容に基づき、都道府県公安委員会と十分な調整及び連携を図られたい。

さらに、改正道路交通法の施行と同日に道路標識、区画線及び道路標示に関する命令を改正する命令（平成26年内閣府令・国土交通省令第4号）が施行される予定であること、別添の通り「交通規制基準」が改正されたこと、並びに本通知の内容については警察庁交通局と調整済であることを申し添える。

なお、貴管内の都道府県及び政令市に対して同局長通知ならびに本通知の内容を周知するとともに、都道府県から管内市町村に対して周知頂くよう依頼願いたい。

望ましいラウンドアバウトの構造について

第1章 総則

1-1 目的

本通知は、道路管理者がラウンドアバウトを計画及び設計するに当たっての、当面の適用条件と留意事項についてまとめ、安全かつ円滑な道路交通の確保及び利用者の利便性の向上を図ることを目的とする。

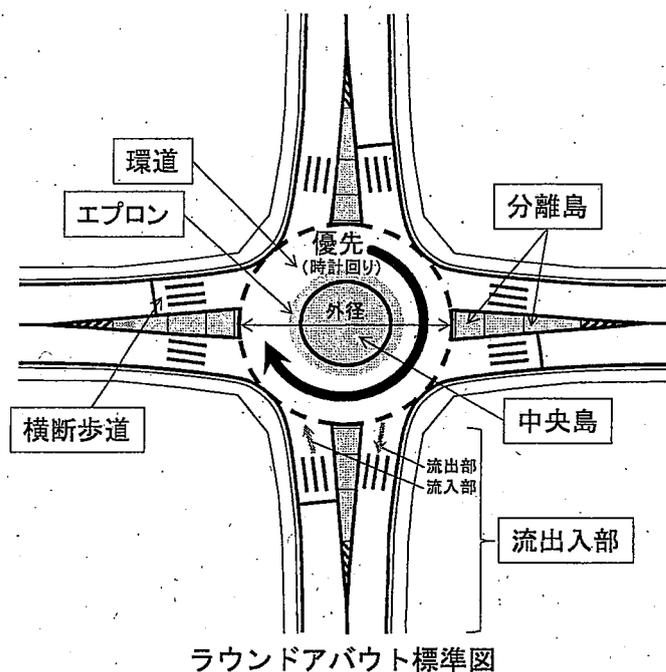
1-2 基本方針

ラウンドアバウトの導入に当たっては、その必要性を明確にした上で、交通量及び幾何構造の観点から適用が可能かどうかを確認し、他の交差形状と比較して安全性、円滑性等の効果、維持管理の容易さ、経済性等の観点から優位性を評価した上で、導入の可否を判断するものとする。なお、導入に当たっては、利用者及び地域住民への情報提供並びに合意形成を図るものとする。

1-3 用語の定義

この通知において、次に掲げる用語の定義は、次のとおりによる。

- ① ラウンドアバウトとは、円形の平面交差部のうち、主に、環道、中央島、エプロン、路肩、分離島、流出入部及び交通安全施設を有し、環道において車両が時計回りに通行しかつ進入する車両によりその通行を妨げられない交通が確保できる構造であるものをいう。
- ② 環道とは、専ら車両の通行の用に供する部分のうち、環状を形成している部分をいう。
- ③ 中央島とは、環道における車両の安全かつ円滑な通行を確保するために、ラウンドアバウトの中央部に設ける島状の施設をいう。
- ④ エプロンとは、環道のみでは通行困難な普通自動車又はセミトレーラー連結車が通行の用に供してもよい部分をいう。
- ⑤ 分離島とは、環道への流入又は環道から流出する車両の分離、横断歩行者の安全性の確保等を行うために、環道の流出入部に設ける島状の施設をいう。
- ⑥ 流出入部とは、単路部と環道を接続する部分をいい、単路部から環道へ流入する流入部及び環道から単路部へ流出する流出部より構成される。
- ⑦ 流入交通量とは、環道に接続する道路の一流入部当たりの交通量をいう。
- ⑧ 総流入交通量とは、環道に接続する全ての道路から流入する交通量をいう。



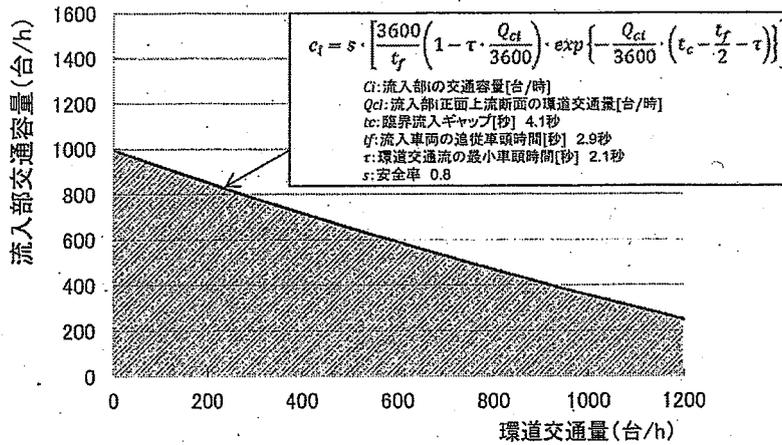
1-4 対象

本通知は、環状の車線数及び環道に接続する道路の車線数が1車線であるか、又は環状の車線数が1車線であり、かつ環道に接続する道路の車線数が片側1車線であるラウンドアバウトを対象とする。

第2章 適用条件

2-1 交通量

ラウンドアバウトは、交通量の少ない平面交差点に導入するものとする。平面交差点の日当たり総流入交通量が10,000台未満にあっては、ラウンドアバウトを適用することができる。日当たりの総流入交通量が10,000台以上にあっては、各流出入口において時間当たりの流入部交通容量（通過しうる最大の交通量）及びピーク時間当たりの流入交通量を比較し、適用を判断するものとする。参考として、次の図にラウンドアバウトとして適用しても差し支えない流入部交通容量と環道交通量の範囲を斜線で示す。

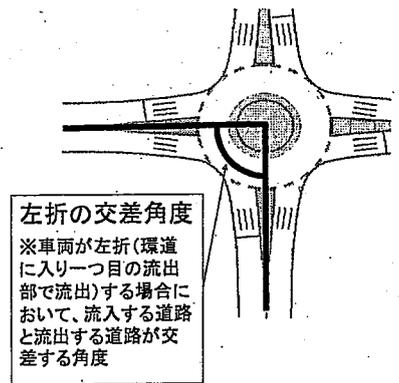
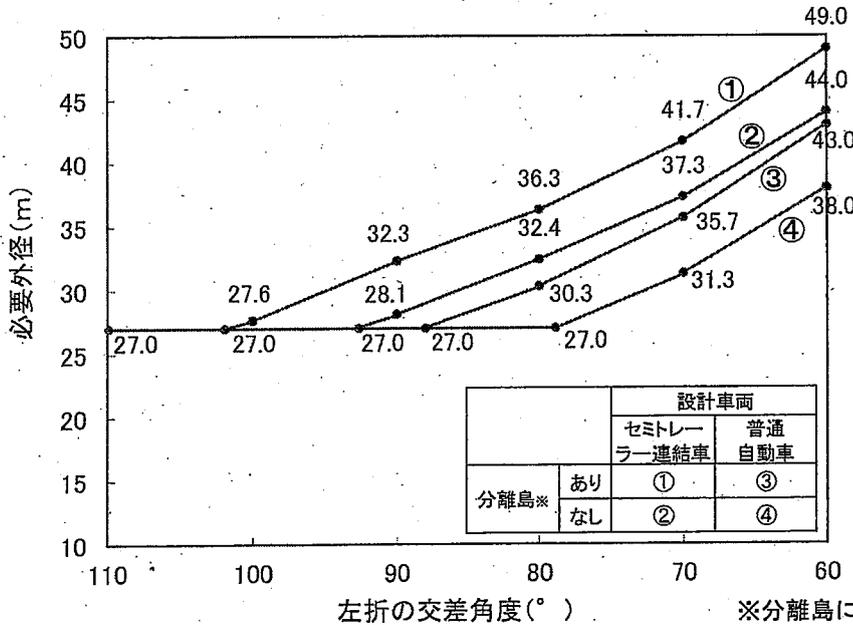


流入部交通容量と環道交通量の関係

注) 環道交通量は、各流入部の上流断面における環道の交通量をいう

2-2 幾何構造

(1) 外径は、ラウンドアバウトを通行する車両が安全かつ円滑に通行できるよう、設計車両の種類、隣接して接続する道路の交差角度及び分離島の有無を踏まえ設定するものとする。参考として、次の図に左折時の内輪差及び周回時の車両の軌跡を考慮した必要外径の目安を示す。



※分離島については、歩行者2人及び自転車長に若干の余裕幅を加えて幅を設定

設計車両及び分離島の有無による左折の交差角度に応じた必要外径の目安

(2) 中央島は、乗り上げを前提としないものとする。

第3章 留意事項

3-1 交通量

歩行者及び自転車の交通量が多い平面交差部では、利用者の安全かつ円滑な交通の確保に留意するものとする。

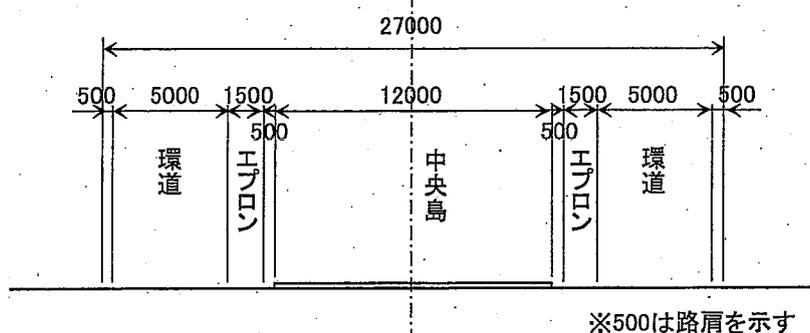
例えば、流出入部の横断歩道等のいずれかにおいて、横断交通量（横断歩行者と横断自転車の合計交通量）がピーク時間当たり100を超える場合においては、ラウンドアバウトの交通容量が大きく低下する可能性があるため、導入の可否について十分に検討することが望ましい。

また、流入部のいずれかにおいて、環道に流入する自転車交通量がピーク時間当たり100台を超える場合においては、ラウンドアバウトの交通容量が大きく低下する可能性があるため、導入の可否について十分に検討することが望ましい。

3-2 幾何構造

次の事項に留意するものとする。

- (1) ラウンドアバウトの形状については、正円又は正円に近い形状とすることが望ましい。
- (2) 環道については、原則として停車帯を設置しないものとする。
- (3) 分離島については、設置することが望ましい。環道に流入する車両が逆走しないように、環道に接する部分の幅員を広げる等工夫することが望ましい。
- (4) 中央島については、通行する車両の見通しを十分に確保できる構造とするものとする。
- (5) 流出入部については、通行する車両の見通しを十分に確保でき、車両が安全かつ円滑に流出入できる構造とするものとする。
- (6) 環道、エプロン、中央島等の幅員については、環道において安全かつ円滑な交通を確保できる構成とするものとする。外径27m及び4枝のラウンドアバウトの場合、次の図に示す構成が考えられる。
- (7) 環道とエプロンの境界は、利用者がそれを認知できるよう区分するものとする。例えば、段差を設けることが考えられる。



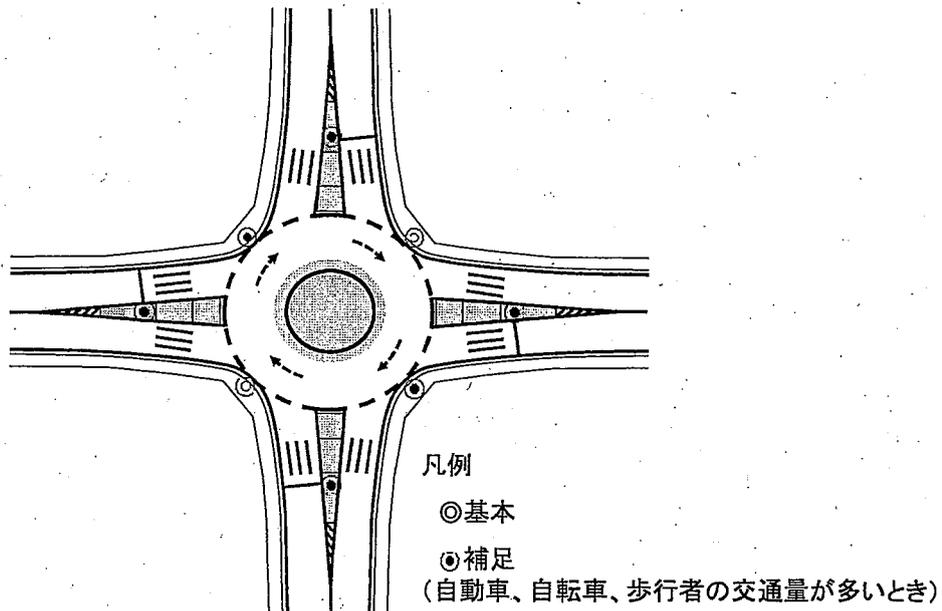
※500は路肩を示す

外径27m及び4枝のラウンドアバウトにおける幅員構成の目安
(設計車両を普通自動車と仮定)

3-3 交通安全施設

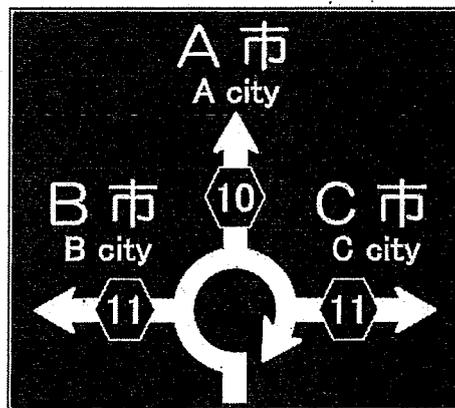
次の事項に注意するものとする。

- (1) ラウンドアバウトに接近してくる自動車の運転者に対して、その存在を示し、環道及び環道付近の状況、横断中及び横断しようとする歩行者並びに自転車の状況等がわかるように、必要に応じ、照明を適切に設置することが望ましい。外径2.7m及び4枝のラウンドアバウトの場合においては、次の図に示す配置が考えられる。



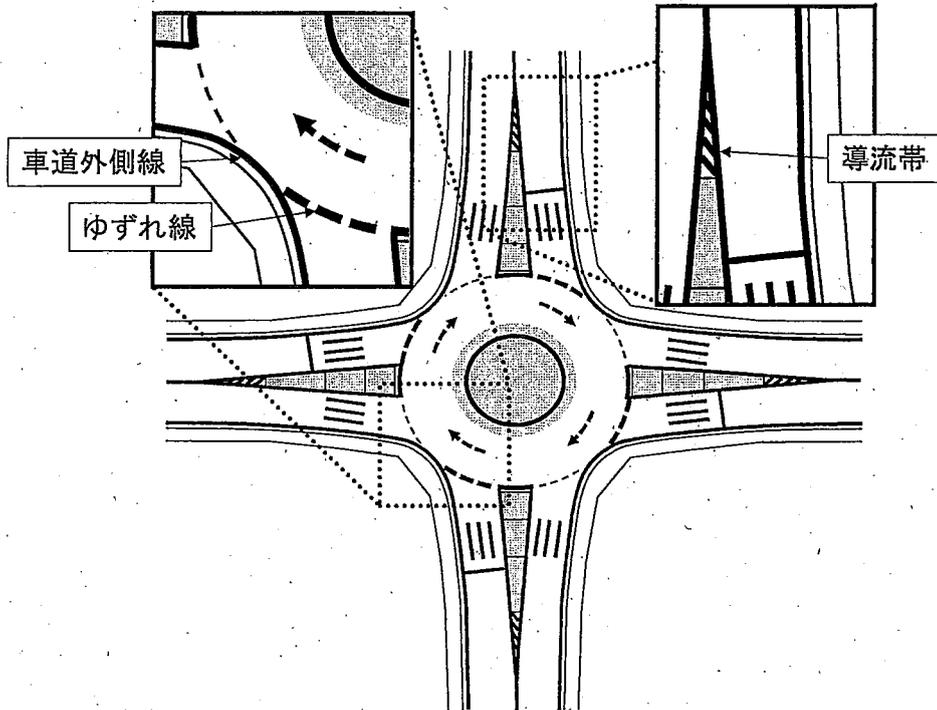
外径2.7m及び4枝のラウンドアバウトにおける灯具の配置例

- (2) 夜間において中央島の存在が運転者から認識しにくい場合においては、中央島の適切な位置に反射板等を設置することが望ましい。
- (3) 案内標識「方面及び距離(105のC)」、「方面及び方向の予告(108-A)」、「方面及び方向(108の2-A)」及び警戒標識「ロータリーあり(201の2)」を、必要に応じ、適切に設置することが望ましい。案内標識「方面及び方向(108の2-A)」を設置する場合においては、次の図に示す標識を用いることが考えられる。



案内標識「方面及び横行(108の2-A)」の例

(4) 区画線「車道外側線 (103)」、「導流帯 (107)」及び法定外表示 (ゆずれ線) を、必要に応じて、適切に設置することが望ましい。分離島を設置しない場合においては、分離島に代えて導流帯を設置することが望ましい。次の図に示す配置が考えられる。



車道外側線 (103)、導流帯 (107) 及び法定外表示 (ゆずれ線)

原議保存期間	10年(平成37年3月31日まで)
有効期間	一種(平成37年3月31日まで)

各管区警察局長
各都道府県警察の長
(参考送付先)
庁内各局部課長
各附属機関の長

警察庁丙規発第31号
平成26年8月8日
警察庁交通局長

「交通規制基準」の一部改正について(通達)

交通規制を実施する場合の標準については、「交通規制基準」(平成23年2月4日付け警察庁丙規発第3号、丙交企発第10号)により示しているところであるが、このたび、規制標識「環状の交差点における右回り通行(327の10)」の新設に伴い、別添1の「環状の交差点における右回り通行」に係る基準を追加するとともに、別添2から別添3のとおり第2章交通規制総則及び第3章道路標識等設置・管理基準総則の関係部分につき、「環状の交差点における右回り通行」の記載に伴う所要の修正を行った。

また、別添4として、改正後の「交通規制基準」の全データを送付するので、都道府県警察においては、今後、原則として本通達による改正後の「交通規制基準」に準拠して交通規制を実施されたい。

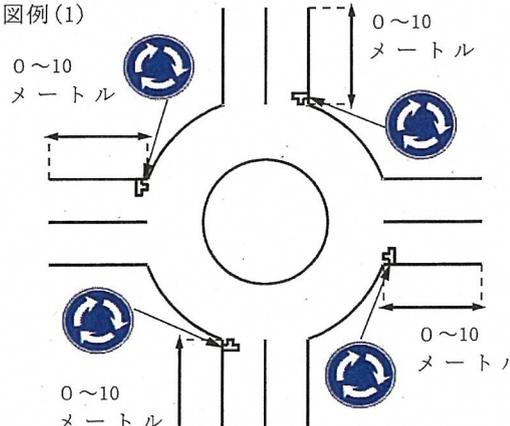
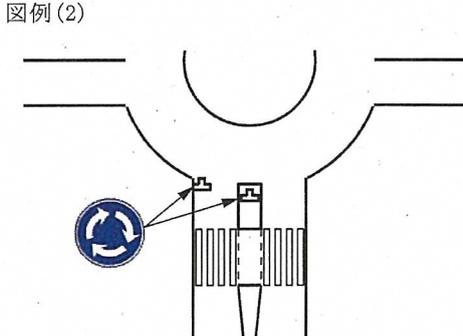
なお、「環状の交差点における右回り通行」に係る基準については、国土交通省道路局と調整済であることを申し添える。

○本件担当者

- ・環状の交差点における右回り通行関係
交通規制課 規制第一係 玉垣警部(800-5182)
- ・全般
交通規制課 規制第二係 渡邊技官(800-5183)

別添1

第42 環状の交差点における右回り通行

規 制 実 施 基 準	規制目的	車両の通行の用に供する部分が環状の交差点において、車両が右回りに通行すべきことを指定するとともに、車両等の優先関係を明らかにすることにより、交通の安全と円滑を図る。
	根拠等	法第4条第3項 標識 327の10 
	対象道路	原則として次のいずれにも該当する交差点 1 環状部分が全体として1つの交差点と認められる交差点 2 流出入口、環状部分とも1車線の道路により構成される交差点 3 交通の安全と円滑の観点から、車両が環状部分を右回りに通行することが適当であると認められる交差点 4 横断歩行者や自転車を含またピーク時間帯における交通状況に鑑み、流出入口及び環状部分の交通の安全と円滑を確保することができる交差点
	対象	車両等
留意事項		1 本規制の実施に当たっては、流出入口及び環状部分の交通の安全と円滑の確保に支障が生じることがないように、近接する交差点を含め、周辺の交通状況を十分確認すること。 2 環状部分に交通流を遮断する一時停止場所や横断歩道等を設置せず、また、原則としてバス停留所や停車帯等は設置されないように、関係機関と調整を行うこと。 3 本規制を実施する場合は、横断歩行者や自転車の通行実態に鑑み、必要に応じて流出入口に第6横断歩道及び第61自転車横断帯に従って、横断歩道や自転車横断帯を設置すること。 4 環状交差点における通行方法が遵守されるよう通行方法等についての周知を図ること。 5 流入部の道路形状が、環状部分を左回りに通行することがないものとなっているか確認し、必要に応じて道路管理者と調整を行うこと。 6 夜間における逆走等を防止するため、道路照明等の設置がなされるよう努めること。
設 置 基 準	設置場所	車両が右回りに通行すべきことを指定する環状の交差点の手前の必要な地点における左側の路端
	設置方法	原則として左側の路端に設置するものとし（図例(1)参照）、道路幅員や交差点の形状等から道路標識を左側の路端に設置しても視認性を確保することができない場合には、右側の路端にも設置するものとする。ただし、交通島等の施設を利用して道路標識を設置する場合は、右側の路端に代えて道路の中央にも設置できるものとする（図例(2)参照）。 図例(1)  図例(2) 
	留意事項	道路及び交通の状況により必要がある場合は、道路標識「規制予告（409-A）」を設置すること。

別添 2

<p>1 交通公害発生時の資料提供要求 (法第110条の2第1項)</p>	<p>公安委員会は、交通公害の防止に関し交通規制を行う場合において、必要があると認めるときは、都道府県知事その他関係地方公共団体の長に対し、当該交通公害に関する資料の提供を求めることができる。</p>
<p>2 公安委員会から道路管理者等への意見聴取等</p> <p>(1) 広域にわたる通行禁止の意見聴取 (法第110条の2第2項)</p>	<p>公安委員会は、第8条第1項の道路標識等により次の交通規制を行い自動車の通行を禁止する場合において、広域にわたり道路における交通に著しい影響を及ぼすおそれがあるときは、都道府県知事、関係地方行政機関の長及び政令指定都市の市長の意見を聴かななければならない。</p> <p>ア 各種通行止め イ 車両進入禁止 ウ 大型自動二輪車及び普通自動二輪車二人乗り通行禁止 エ 指定方向外進行禁止 オ 重量制限 カ 高さ制限 キ 自転車専用 ク 自転車及び歩行者専用 ケ 歩行者専用 コ 一方通行 サ 自転車一方通行</p>
<p>(2) 一般道路において意見聴取 (法第110条の2第3項)</p>	<p>公安委員会は、次の交通規制を行うときは、道路管理者の意見を聴かななければならない。ただし、カ～タの交通規制を行う場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでない。この場合は、事後において速やかに当該交通規制に関する事項を通知しなければならない。</p> <p>ア 車線境界線(法第2条第1項第3号) イ 路側帯(法第2条第1項第3号の4) ウ 横断歩道(法第2条第1項第4号) エ 自転車横断帯(法第2条第1項第4号の2) オ 車両通行帯(法第2条第1項第7号) カ 環状の交差点における右回り通行(法第4条第3項) キ 各種通行止め(法第8条第1項) ク 車両進入禁止(法第8条第1項) ケ 大型自動二輪車及び普通自動二輪車二人乗り通行禁止(法第8条第1項) コ 指定方向外進行禁止(法第8条第1項) サ 重量制限(法第8条第1項) シ 高さ制限(法第8条第1項) ス 自転車専用(法第8条第1項) セ 自転車及び歩行者専用(法第8条第1項) ソ 歩行者専用(法第8条第1項) タ 一方通行(法第8条第1項) チ 自転車一方通行(法第8条第1項) ツ 歩行者横断禁止(法第13条第2項) テ 中央線(法第17条第4項) ト 右側通行(法第17条第5項第5号) ナ 安全地帯(法第17条第6項) ニ 立入り禁止部分(法第17条第6項) ヌ 最高速度(法定速度を超えるものに限る。)(法第22条第1項)</p>

	<p>ネ 最低速度（法第23条） ノ 原動機付自転車の右折方法（二段階）（法第34条第5項） ハ 原動機付自転車の右折方法（小回り）（法第34条第5項） ヒ 時間制限駐車区間（法第49条第1項） フ 普通自転車の歩道通行可（法第63条の4第1項） ヘ 普通自転車の交差点進入禁止（法第63条の7第2項）</p>
<p>(3) 高速自動車国道等における協議 （法第110条の2第4項）</p>	<p>公安委員会は、高速自動車国道又は自動車専用道路について、次の交通規制を行うときは、道路管理者と協議しなければならない。ただし、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでない。この場合は、事後において速やかに当該交通規制に関する事項を通知しなければならない。</p> <p>ア 前記(2)の規制 イ 追越しのための右側部分はみ出し通行禁止（法第17条第5項第4号） ウ 追越し禁止（法第30条） エ 徐行（法第42条） オ 最低速度（法第75条の4）</p>
<p>(4) 路上駐車場が設置されている道路の意見聴取 （法第110条の2第5項、第6項、第7項）</p>	<p>公安委員会は、路上駐車場が設けられている道路の部分における駐車禁止又は駐車制限の規制をしようとするときは、当該路上駐車場を設置した地方公共団体の意見を聴いた上で期間を定めて行わなければならない。</p> <p>この場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、当該地方公共団体の意見を聴かないで当該禁止をすることができるものとし、当該禁止をしたときは、すみやかに当該禁止をした旨及び禁止の期間を通知しなければならない。</p> <p>また、路上駐車場が設けられている道路の部分について時間制限駐車区間として指定しようとするときは、当該路上駐車場を設置した地方公共団体の意見を、駐車場整備地区内に時間制限駐車区間を指定しようとする場合において、駐車場整備計画が定められているときは、当該計画を定めた市町村の意見をそれぞれ聴かなければならない。</p>
<p>3 道路管理者から公安委員会への意見聴取</p> <p>(1) 意見聴取 （道路法第95条の2第1項）</p>	<p>道路管理者は、次のことを行うときは、公安委員会の意見を聴かなければならない。ただし、道路の通行の禁止又は制限を行う場合において、緊急を要するためやむを得ないときはこの限りでない。この場合は、事後において速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。</p> <p>ア 道路標示と見なされる区画線の設置 イ 通行の禁止又は制限 ウ 横断歩道橋の設置 エ 道路の交差部分及びその付近の道路の部分における改築 (ア) 車道又は歩道の幅員変更 (イ) 交通島、中央帯又は植樹帯の設置 オ 歩行安全改築 (ア) 道路の附属物である自転車駐車場の道路上における設置 (イ) 突角の切り取り又は歩道の拡幅（いずれも道路の交差部分及びその付近の道路の部分におけるものに限る。） (ウ) 横断歩道橋の設置 カ 道路の附属物である自動車駐車場の道路上における設置</p>
<p>(2) 協議</p>	<p>道路管理者は、次のことを行うときは、公安委員会に協議</p>

等	<p>(道路法第95条の2第2項) (高速自動車国道法第24条の2) (覚書昭和46年3月) (覚書平成10年2月)</p>	<p>しなければならない。ただし、通行の禁止又は制限を行う場合において、緊急を要するためやむを得ないときはこの限りでない。この場合は、事後において速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。</p> <p>ア 道路の区域を立体的区域として決定又は変更 イ 自動車専用道路の指定 ウ 高速自動車国道等に道路標示と見なされる区画線の設置 エ 高速自動車国道等の通行の禁止又は制限 オ 自動車専用道路が他の道路に連結する位置の決定 カ 高速自動車国道が他の道路に連結する位置の決定 キ 高速自動車国道活用施設の連結許可及び利便増進施設の道路占用許可</p>
---	---	---

別添 3

(本板の配列順位)

分類	配列順位	本板の種類		
一時停止又は徐行に関するもの	1	一時停止	330	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">1 </div> <div style="text-align: center;">2 </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">3 </div>
	2	徐行 (前方優先道路)	329 (329の2)	
	3	停止線	406の2	
通行の禁止・制限に関するもの	4	歩行者専用	325の4	<div style="display: grid; grid-template-columns: repeat(3, 1fr); gap: 10px;"> <!-- Row 1 --> <div style="text-align: center;">4 </div> <div style="text-align: center;">5 </div> <div style="text-align: center;">6 </div> <!-- Row 2 --> <div style="text-align: center;">7 </div> <div style="text-align: center;">8 </div> <div style="text-align: center;">9 </div> <!-- Row 3 --> <div style="text-align: center;">10 </div> <div style="text-align: center;">11 </div> <!-- Row 4 --> <div style="text-align: center;">12 </div> <div style="text-align: center;">13 </div> <div style="text-align: center;">14 </div> </div>
	5	自転車及び歩行者専用	325の3	
	6	自転車専用	325の2	
	7	通行止め	301	
	8	車両通行止め	302	
	9	車両進入禁止	303	
	10	二輪の自動車以外の自動車通行止め	304	
	11	大型貨物自動車等通行止め	305	
		特定の最大積載量以上の貨物自動車等通行止め	305の2	
	12	大型乗用自動車等通行止め	306	
	13	二輪の自動車、原動機付自転車通行止め	307	
	14	自転車以外の軽車両通行止め	308	

通行の禁止・制限に関するもの	15	自転車通行止め	309	
	16	車両（組合せ）通行止め	310	
	17	大型自動二輪車及び普通自動二輪車二人乗り通行禁止	310の2	
	18	歩行者通行止め	331	
	19	重量制限	320	
	20	高さ制限	321	
交差点等における右左折の制限に関するもの	21	指定方向外進行禁止	311-A~F	
	22	転回禁止	313	
	23	原動機付自転車の右折方法（二段階）	327の8	
		原動機付自転車の右折方法（小回り）	327の9	
	24	環状の交差点における右回り通行	327の10	
通行の方法等に関するもの	25	警笛鳴らせ	328	
	26	普通自転車専用通行帯	327の4の2	
	27	一方通行	326	
	28	自転車一方通行	326の2	
	29	最高速度	323	
	30	特定の種類の車両の最高速度	323の2	

通行の方法等に関するもの	31	最低速度	324	31	32	
	32	追越しのための右側部分はみ出し通行禁止	314			
		追越し禁止	314の2			
	33	転回禁止	313	33	34	35
	34	車両横断禁止	312			
	35	警笛区間	328の2			
	36	並進可	401			
	37	軌道敷内通行可	402			
38	優先道路	405	36	37	38	
駐車に関するもの	39	駐停車禁止	315			
	40	駐車禁止	316		40	
		駐車余地	317			
	41	時間制限駐車区間	318			
	42	高齢運転者等標章自動車駐車可	402の2	41 		
		駐車可	403			
	43	高齢運転者等標章自動車停車可	403の2	42 		
		停車可	404			
	44	平行駐車	327の10	44   		
		直角駐車	327の11			
斜め駐車		327の12				

道 整 第 1 2 号
平成 2 7 年 4 月 1 日

各総合支庁建設部（次）長 殿

県 土 整 備 部 長

道路土工構造物技術基準について

標記について、別添のとおり国土交通省都市局長及び道路局長より通知がありましたのでお知らせします。

なお、各市町村には別途お知らせしておりますので申し添えます。

[担当]

県土整備部道路整備課 道路企画担当
電話 023-630-2626 FAX023-625-2679

国都街第 1 1 5 号
国道企第 5 4 号
平成 2 7 年 3 月 3 1 日

各都道府県知事、政令市長 殿

国土交通省 都市局長
道路局長

道路土工構造物技術基準について

今般、別添のとおり「道路土工構造物技術基準」を定めたので、通知します。
本基準は、平成 2 7 年度以降の設計、計画に適用します。ただし、必要に応じて平成 2 6 年度以前の設計、計画に適用する事ができるものとします。

なお、本通知は、地方自治法（昭和 2 2 年法律第 6 7 号）第 2 条第 9 項第 1 号に規定する第 1 号法定受託事務に対しては同法第 2 4 5 条の 9 第 1 項に基づく処理基準とし、同法第 2 条第 8 項に規定する自治事務に対しては同法 2 4 5 条の 4 第 1 項に基づく技術的な助言であることを申し添えます。

また、貴管内道路管理者に対しても、この旨周知方お取り計らい願います。

道路土工構造物技術基準

第1章 総則

この技術基準は、道路法（昭和27年法律第180号）第29条及び第30条を適用して、道路土工構造物を新設し、又は改築する場合における一般的技術基準を定めるものである。

第2章 用語の定義

本基準における用語の定義は、次のとおりとする。

(1) 道路土工構造物

道路を建設するために構築する土砂や岩石等の地盤材料を主材料として構成される構造物及びそれらに附帯する構造物の総称をいい、切土・斜面安定施設、盛土、カルバート及びこれらに類するものをいう。

(2) 路床

舗装の基礎となる舗装下面の土の部分をいう。

(3) 地山

道路土工構造物の構築の用に供する自然地盤をいう。

(4) 切土

路床と舗装との境界面までの地山を切り下げた部分をいう。

(5) 盛土

路床と舗装との境界面までの土を盛り立てた部分をいう。

(6) のり面

盛土又は切土により人工的に形成された斜面をいう。

(7) 自然斜面

自然に形成された斜面をいう。

(8) 斜面安定施設

自然斜面の崩壊等による道路への影響を防止又は抑制するために設置する施設をいう。

(9) カルバート

道路の下を横断する道路、水路等の空間を確保するために、盛土又は原地盤内に設けられる構造物をいう。

第3章 道路土工構造物に関する基本的事項

- (1) 道路土工構造物は、その構造形式及び交通の状況及び当該道路土工構造物の存する地域の地形、地質、気象その他の状況を勘案し、当該道路土工構造物に影響する作用及びこれらの組合せに対して十分安全なものでなければならない。
- (2) 道路土工構造物の新設又は改築にあたっては、使用目的との適合性、構造物の安全性、耐久性、施工品質の確保、維持管理の確実性及び容易さ、環境との調和並びに経済性を考慮しなければならない。
- (3) 道路土工構造物の調査及び計画にあたっては、当該地域及びその周辺の地形、地質、環境、気象、

水理、景観、過去の点検状況、維持修繕及び災害履歴、個々の道路土工構造物の特性、使用する材料、対象とする災害、連続又は隣接する構造物等がある場合はその特性並びに維持管理の方法を考慮しなければならない。

第4章 道路土工構造物の設計

4-1 設計に際しての基本的事項

- (1) 道路土工構造物の設計は、使用目的との適合性及び構造物の安全性について、4-2の作用及びこれらの組合せ並びに4-3の要求性能を満足するよう行わなければならない。
- (2) 道路土工構造物の設計は、理論的で妥当性を有する方法や実験等による検証がなされた方法、これまでの経験・実績から妥当とみなせる方法等、適切な知見に基づいて行うものとする。
- (3) 道路土工構造物の設計にあたっては、その施工の条件を定めるとともに、維持管理の方法を考慮しなければならない。

4-2 作用

道路土工構造物の設計にあたっては、次の作用を考慮することを基本とする。

(1) 常時の作用

常に道路土工構造物に影響する作用をいう。

(2) 降雨の作用

地域の降雨特性、道路土工構造物の立地条件等を勘案し、供用期間中に通常想定される降雨に基づく作用をいう。

(3) 地震動の作用

次に示すレベル1地震動及びレベル2地震動の2種類の地震動による作用をいう。

1) レベル1地震動

供用期間中に発生する確率が高い地震動

2) レベル2地震動

供用期間中に発生する確率は低いが大きな強度をもつ地震動

(4) その他の作用

4-3 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、(3)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・影響を考慮して、4-2の作用及びこれらの組合せに対して(2)から選定する。
- (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

4-4 各道路土工構造物の設計

各道路土工構造物の設計は、4-1～4-3によるほか、次に従って行うものとする。

4-4-1 切土・斜面安定施設

- (1) 常時の作用として、少なくとも死荷重の作用を考慮する。
- (2) 斜面安定施設については、(1)のほか、斜面安定施設の設置目的に応じて斜面崩壊、落石・岩盤崩壊、地すべり又は土石流による影響を考慮する。
- (3) 切土のり面は、のり面の侵食や崩壊を防止する構造となるよう設計する。
- (4) 切土は、雨水や湧水等を速やかに排除する構造となるよう設計する。
- (5) 斜面安定施設は、雨水や湧水等を速やかに排除する構造となるよう設計する。

4-4-2 盛土

- (1) 常時の作用として、少なくとも死荷重の作用及び活荷重の作用を考慮する。
- (2) 盛土のり面は、のり面の侵食や崩壊を防止する構造となるよう設計する。
- (3) 盛土は、雨水や湧水等を速やかに排除する構造となるよう設計する。
- (4) 路床は、舗装と一体となって活荷重を支持する構造となるよう設計する。
- (5) 盛土の基礎地盤は、盛土の著しい沈下等を生じないよう設計する。

4-4-3 カルバート

- (1) 常時の作用としては、少なくとも死荷重の作用、活荷重の作用及び土圧の作用を考慮する。
- (2) カルバート裏込め部は、雨水や湧水等を速やかに排除する構造となるよう設計する。
- (3) カルバートの基礎地盤は、カルバートの著しい沈下等を生じないよう設計する。

第5章 道路土工構造物の施工

- (1) 道路土工構造物の施工は、設計において定めた条件が満たされるよう行わなければならない。
- (2) 道路土工構造物の施工にあたっては、十分な品質の確保に努め、環境への影響にも配慮しなければならない。

第6章 記録の保存

道路土工構造物の維持管理に必要となる記録は、当該道路の機能を踏まえ、適切に保存するものとする。

1. 基準の制定の背景

- これまで、道路土工構造物について、国の技術基準はなし
- 技術の進歩により、従来は築造されなかった高盛土、大規模なカルバート等、損傷すると社会的に大きな影響が生ずるおそれがある構造物が増加
- 排水不良等による損傷事例が増加 安全性に関する明確な基準の必要性の高まり

2. 基準の特徴

- < 要求性能 >
 - H15「土木・建築にかかると設計の基本」による「安全性」「使用性(供用性)」「修復性」を踏まえ、施設の重要性に応じ、3段階規定
 - 橋梁に連続する盛土等、連続・隣接する構造物の要求性能を考慮することについても規定
- < 作用 >
 - 設計時に考慮すべき作用として、常時(死荷重、活荷重、土圧等)、降雨、地震動を明確化
- < 排水処理 >
 - 道路土工構造物の強度に大きな影響を与える水について、速やかに排除できる構造の設計を明確化
- < 設計条件への適合 >
 - 施工時における設計条件との適合を明確化
- < 記録の保存 >
 - 設計・施工等において、維持管理に必要な記録の保存を明確化

3. 基準のポイント

課題・基準制定の必要性

① 新しい形態、修復が難しい構造物の増加

- アーチカルバート、補強土壁等、従来なかった新しい形態の構造物における修復性の課題



補強土壁の損傷



アーチカルバートの損傷

② 排水不良による損傷の増加

- 降雨や地震動により、発生する土中の水処理の不良による構造物損傷



排水不良に起因する法面崩落

③ 連続する構造物との整合性の確保

- 橋梁取り付け部の盛土等、相互の要求性能の不一致による全体としての要求性能の不統一



地震時の段差

④ 使用材料の変化

- 建設発生土等の使用の増加等、材料の変化にともない、不適合箇所への難透水性土質の利用、使用材料変更に応じた設計変更を行わず施工する等の問題



良質土を使用すべき箇所への誤適用(補強土壁)

具体的な規定内容

① 要求性能を明確化

- ・ 安全性のみならず、使用性、修復性を踏まえた要求性能を規定

【道路機能】 性能1:健全 性能2:損傷軽微、すみやかに回復
性能3:致命的にならない、回復可能

② 降雨・地震動を作用として明確化

- ・ 降雨、地震動を含めた作用を考慮した設計を求めるとともに、降雨、地震動のレベルを規定

③ 排水処理設計を明確化

- ・ 排水処理設計の実施を規定

④ 連続構造物との要求性能の整合を明確化

- ・ 要求性能を選定する際には、連続する構造物の要求性能との整合を規定

⑤ 現地に応じた設計変更の必要性を明確化

- ・ 施工にあたっては設計において定めた施工条件に従うことを規定し、施工条件が変わったときには設計変更を行うことを明確化

道 整 第 1 4 号
平成 2 7 年 4 月 1 日

各総合支庁建設部（次）長 殿

県 土 整 備 部 長

道路緑化技術基準の改正について

標記について、別添のとおり国土交通省都市局長及び道路局長より送付がありましたのでお知らせします。

なお、各市町村には別途お知らせしておりますので申し添えます。

[担当]

県土整備部道路整備課 道路企画担当
電話 023-630-2626 FAX023-625-2679

国都街第 1 1 7 号
国道環調第 5 8 号
平成 2 7 年 3 月 3 1 日

各都道府県知事、政令市長 殿

国土交通省 都市局長
道路局長

道路緑化技術基準の改正について

標記の件について、別紙のとおり各地方整備局長等あて通知しましたので、参考までに送付します。

なお、貴管内道路管理者に対しても、この旨周知方お取り計らい願います。

別紙

国都街第117号
国道環調第58号
平成27年3月31日

北海道開発局長 殿
各地方整備局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

国土交通省 都市局長
道路局長

道路緑化技術基準の改正について

今般、別添のとおり「道路緑化技術基準」を改正したので、通知する。

本基準は、平成27年度以降の設計、計画に適用する。ただし、必要に応じて平成26年度以前の設計、計画に適用することができるものとする。

道路緑化技術基準

第1章 総則

1-1 基準の目的

本基準は、道路緑化の一般的技術的基準を定め、その合理的な整備及び管理に資することを目的とする。

1-2 適用の範囲

本基準は、道路において、緑化を図る場合に適用する。なお、法面緑化及び防災林の造成については、本基準の対象外とする。

1-3 道路緑化の基本方針

道路緑化にあたっては、道路交通機能の確保を前提にしつつ、美しい景観形成、沿道環境の保全、道路利用者の快適性の確保等、当該緑化に求められる機能を総合的に発揮させ、もって、道路空間や地域の価値向上に資するよう努めるとともに、交通の安全、適切な維持管理及び周辺環境との調和に留意しなければならない。

1-4 用語の定義

1 道路緑化

道路において、樹木、地被植物若しくは草花（以下、「樹木等」という。）を保全又は植栽し、これらを管理することをいう。

2 道路植栽

道路において、保全又は植栽され、管理された樹木等をいう。

3 高木

道路植栽のうち、主に並木等の単木として使用する樹木をいう。

4 中・低木

道路植栽のうち、主に列植や群植として使用する樹木をいう。なお、一定の樹高を有し遮蔽機能を有するものを中木、それより低いものを低木という。

5 地被植物

道路植栽のうち、芝、木本植物、草本植物、つる性植物、ササ類等の地表面を被覆する樹高の低い植物をいう。

6 草花

道路植栽のうち、花等の草本植物をいう。ただし、5の地被植物を除く。

7 植栽地

道路において、樹木等を保全又は植栽する場所をいう。

8 環境施設帯

植樹帯、路肩、歩道、副道等で構成される、幹線道路における沿道の生活環境を保全するための道路の部分进行いう。

9 植栽基盤

植物の根が支障なく伸長して、水分や養分を吸収できる土壤条件を備えている土層をいう。

第2章 整備

2-1 計画

- 1) 道路計画においては、地域に求められる緑化の機能を考慮し、植栽地を適切に配置することが望ましい。
- 2) 植栽地の配置を計画する場合は、安全かつ円滑な交通の確保に留意しなければならない。
- 3) 植栽地の意匠並びに樹木等の基本的な構成及び配置の決定にあたっては、気象条件、緑化等に関する地域の計画との整合、沿道状況、美しい景観形成、想定される維持管理水準（剪定頻度等をいう。以下同じ。）等に留意することが望ましい。
- 4) 道路の整備が予定されている区域内に保存の必要性が高い植物がある場合は、その存置や移植を検討しなければならない。

2-2 設計

- 1) 植栽設計（植栽地の平面配置、樹種等、樹木等の具体の構成や配置の決定）にあたっては、地域に求められる緑化の機能を考慮するとともに、安全かつ円滑な交通の確保や他の構造物の保全、植栽基盤、想定される維持管理水準、周辺の植生への影響等に留意しなければならない。
- 2) 高木を植栽する場合は、植栽しようとする樹種の成長特性等を理解の上、目標とする樹形、樹高を想定し、植栽する道路空間や維持管理水準に見合った樹種、植栽間隔とすることが望ましい。
- 3) 中・低木を植栽する場合は、供用後の枝葉の繁茂や剪定頻度等も考慮に入れ、交差点内の視距や横断歩道を横断している又は横断しようとする歩行者等の視認性、歩行者や車両の通行空間の確保に支障を生じないように留意しなければならない。
- 4) 植栽地において雑草の発生等が見込まれる場合は、地被植物等を植栽することが望ましい。
- 5) 他の構造物の点検や維持修繕が困難となる場所は、植栽地としてはならない。また、樹木等の具体の構成や配置の決定にあたっては、樹木等の成長により他の構造物に影響が生じないように留意しなければならない。
- 6) 環境施設帯は、沿道環境が適切に保全されるように樹木等の具体の構成や配置を定めなければならない。また、幼木の植栽により樹林を造成する場合は、成長に応じた間伐等を考慮し、樹木等の具体の構成や配置を設計することが望ましい。

2 - 3 施工

- 1) 樹木等の植栽は、植物や地域の特性に応じた時期や手法を踏まえて行うことが望ましい。また、植栽の活着状況に応じ適切な保護養生を行うことが望ましい。
- 2) 既存の樹木等の存置又は移植にあたっては、保全対策を講じることが望ましい。

第3章 管理

3-1 道路巡回

- 1) 樹木等の管理にあたっては、道路巡回や道路利用者等からの道路の異状等に関する情報の活用により、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止に努めなければならない。
- 2) 通常巡回においては、落枝、枯損樹木、横断している、若しくは横断しようとする歩行者等又は道路標識の視認性への影響の有無等を確認することに努めなければならない。
- 3) 定期巡回においては、落枝、枯枝、枯損樹木の有無等の確認のほか、キノコ等の発生、他の構造物への干渉等の枯損や倒伏に繋がる事象を確認することに努めなければならない。
- 4) 台風や大雪、地震等の異常気象時や災害発生時においては、異常時巡回により、樹木の被災状況及び道路交通等への影響を確認しなければならない。また、異常気象による被害が予想される場合は、通常巡回や定期巡回により確認された異状又はその兆候を踏まえ、枯枝の除伐等の事前の保護対策を講じることが望ましい。
- 5) 異状又はその兆候が確認された場合は、必要に応じて専門家による調査を行うなどの方法により、樹木の健全度について確認し、安全の確保の観点から対策の必要性及び緊急性を判断したうえで、必要な対策を適切に行わなければならない。

3-2 道路植栽及び植栽地の管理

- 1) 道路植栽の健全な生育及び緑化機能の維持向上、道路巡回で確認された事象への対応、道路利用者等の安全への影響の未然防止を図るため、剪定、除草、病虫害防除、灌水等を適切な時期に行うことが望ましい。
- 2) 日本風景街道等の美しい景観形成が必要な地域や、景観法に基づく景観重要公共施設においては、樹形や植栽地の美しさを維持できるよう、十分な剪定や除草等の頻度を確保し、適切な方法で措置を講じることが望ましい。
- 3) 草花は定期的な植替えが前提となることから、季節に応じた計画的な植替えを行えるよう、沿道住民等との協働等、継続的な管理体制を構築することが望ましい。

3-3 樹木の更新

- 1) 樹木については、道路利用者等の安全確保を考慮して、落枝、病虫害・空

洞等の活力低下が確認され、倒伏等に繋がるおそれがある場合、大径木化による道路交通や他の構造物への影響等が確認あるいは想定される場合には、危険回避のための除伐や未然防止のための更新その他の措置の必要性や緊急性等を総合的に検討し、適切な措置を講じなければならない。

- 2) 大径木化、高木化等により道路の区域内で健全な樹形や良好な景観が維持できなくなると予想される場合には、計画的かつ段階的な更新を行うことが望ましい。
- 3) 更新にあたっては、従前の道路植栽にこだわらず、道路利用状況、沿道状況等の変化を考慮し、植栽計画や植栽設計を再検討することが望ましい。

1. 基準の改正の背景

- (1) 道路緑化の推進により、一定のストックが形成の一方、以下のような課題
- ① 植栽構成の画一化
 - ② 剪定・除草が行き届かず、見通しの障害、通行の支障、景観の悪化
 - ③ 高齢木の増加により、倒木や落枝の発生
- (2) 現行基準は昭和63年以降改正されておらず、仕様、性能、解説が混在

3. 基準改正のポイント

課題・基準改正の必要性

- ① 現行基準は、地域区分(都市部の住居系地域、地方部の集落地域等)ごとに植栽構成(高木、低木等の構成等)を具体的に規定

- ② 計画、設計時に、供用後の安全確保や維持管理を考慮する必要



交差道路の際まで低木が植栽され、視距確保のためには高頻度の剪定が必要

- ③ 管理について、現行基準は、整姿のための剪定などの造園的視点が中心

- ④ 高齢化・巨大化した樹木の増加、倒木の発生



台風による倒木

植樹木の規模を超えた大径木化

2. 改正の方向性

道路交通機能の確保を前提にしつつ、緑化に求められる機能を総合的に発揮させ、「道路空間や地域の価値向上」に資するよう道路緑化に努める

- ① 植栽構成(高木、低木の構成内容等)を一律に規定する考え方から、地域の特性を考慮した適切な植栽構成に転換
- ② 「植栽の健全な育成」とともに、「道路交通の安全の確保」により重点を置く
- ③ 管理基準を明確化するとともに、適切な更新の実施を記載
- ④ 道路管理者へ通知する基準として、シンプルで分かりやすい記載に見直し

具体的な改正内容

- ① 地域特性に応じた植栽構成とすべく、地域区分ごとの植栽構成の規定を削除し、地域の計画との整合等を図るよう規定

- ② 交通の安全、構造物の保全等、計画、設計時に考慮しなければならない事項を規定するとともに、維持管理水準等を考慮した計画、設計を行うべきことを規定

- ③ 設計時に、植栽する道路空間に見合った樹種選定、将来の姿を念頭に置いた樹木等の配置を行うべきことを規定

- ④ 道路巡回時の留意点等、安全確保等の視点から道路管理者が実施すべき事項を規定

- ⑤ 更新の規定を追加

2
1
2

道 整 第 3 1 7 号
道 保 第 1 8 4 号
平成 25 年 11 月 8 日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部 道路整備課長
道路保全課長

現場吹付け法砕工の砕内排水の設計について（通知）

このことについて、別紙写しのとおり東北地方整備局道路部地域道路課長から国土交通省における取り扱いについて参考送付がありました。

つきましては、今後の現場吹付け法砕工の砕内排水の設計にあたっては、下記を踏まえるよう留意願います。

記

1. 留意点

現場吹付け法砕工の砕内排水の設計に関して、中詰工がモルタル等の場合はパイプ方式を基本とし、初期投資及び長期的な経済性や供用期間中の管理の確実性等を考慮したうえで、適切な排水方法を選択すること。

2. 添付資料

現場吹付け法砕工の排水方法に関する概念図

3. 適用時期

本通知発出後、設計を行う現場吹付け法砕工事に適用する。

(担当)

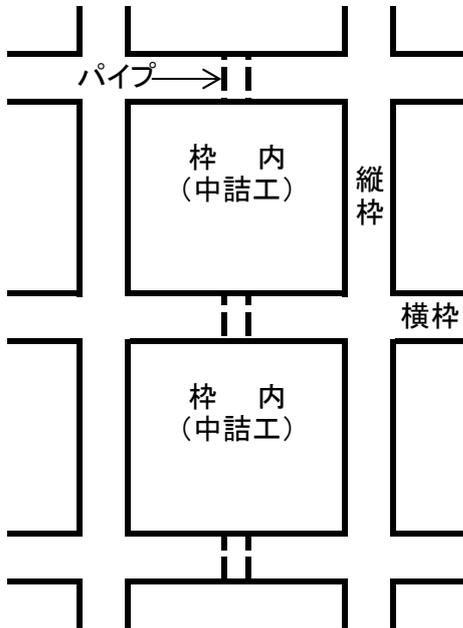
道路保全課 安全対策担当

電話 023-630-2608

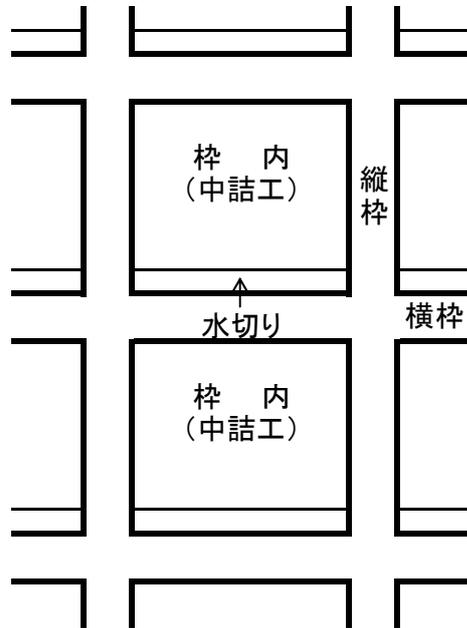
(参考図)

現場吹付法枠工の概念図

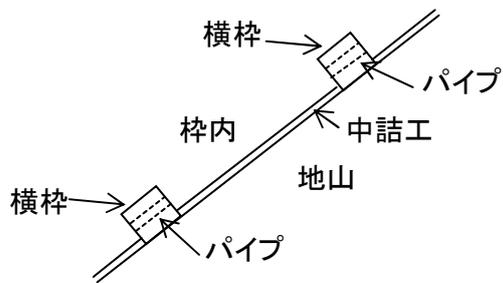
(パイプ方式の場合の正面図)



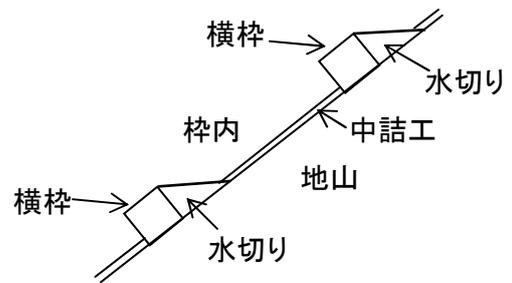
(水切り方式の場合の正面図)



(パイプ方式の場合の断面図)



(水切り方式の場合の断面図)



各地方整備局 道路工事課長 殿
道路管理課長 殿
地域道路課長 殿
北海道開発局 道路建設課長補佐 殿
道路維持課長補佐 殿
地域事業管理官 殿
沖縄総合事務局 建設工務室長 殿
道路管理課長 殿
道路建設課長 殿

事 務 連 絡
平成25年10月2日

各都道府県・政令市
道路関係課長 殿

東北地方整備局
道路部 地域道路課長

道路局 国道・防災課 課長補佐
道路保全企画室 課長補佐
道路防災対策室 課長補佐
環境安全課 課長補佐

現場吹付け法砕工の枠内排水の設計について

標記について、平成25年10月1日付け事務連絡で、道路局国道・防災課
課長補佐から別紙のとおり通知がありましたので、参考にご送付します。

なお、都道府県におかれましては、市町村等の道路管理者に対しても周知を
お願いいたします。

現場吹付け法砕工の枠内排水の設計について

道路のり面の斜面安定工における、現場吹付け法砕工の枠内排水については、パイプによる
排水方式及び水切りモルタルによる処理等がありますが、その設計にあたっては初期投資、
長期的な経済性、供用期間中の管理等を十分に検討する必要があります。

今般、会計検査院より、中詰工がモルタル等の場合で、経済性や現地条件や供用期間中の
管理の現実性を十分に考慮せずに初期投資が割高となる水切り方式により設計している現
場吹付け法砕工事が実施されているとの指摘を受けたところです。

については、現場吹付け法砕工の枠内排水の設計にあたっては、下記を踏まえるよう留意願
います。

なお、都道府県、政令市に対しても、本事務連絡を参考まで周知願います。

記

1. 留意点

現場吹付け法砕工の枠内排水の設計に関して、中詰工がモルタル等の場合はパ
イプ方式を基本とし、初期投資及び長期的な経済性や供用期間中の管理の確実
性を考慮したうえで、適切な排水方法を選択すること。

2. 添付資料

現場吹付け法砕工の排水方法に関する概念図

3. 適用時期

本事務連絡発後、設計を行う現場吹付け法砕工事に適用する。

道 保 第 2 6 1 号
平成 26 年 3 月 14 日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部 道路整備課長
道路保全課長

ポケット式落石防護網の設計について（通知）

このことについて、別添のとおり東北地方整備局道路部地域道路課長から事務連絡がありました。

つきましては、今後ポケット式落石防護網の設計を行う場合は、別紙により設計を行うこととし、その取扱いに誤りのないようお願いします。

(担当)

道路保全課 安全対策担当

電話 023-630-2608

ポケット式落石防護網の設計について

1. 設計の考え方

ポケット式落石防護網は、金網、ワイヤーロープ、支柱、吊ロープ等からなり、上部に落石の入り口を設け、金網に落石が衝突することにより、構造全体で落石の持つエネルギーを吸収する機能を持つ。落石エネルギーは、構造部材の弾性および塑性変形によるエネルギー吸収のほか、部材の振動、落石と部材との摩擦等の、部材の変形以外によってもエネルギーが消散される。したがって、ポケット式落石防護網の設計にあたっては、これらの吸収エネルギーの総和が落石エネルギーを上回るように設計を行うこととなる。

2. 設計の適用範囲

ポケット式落石防護網の設計においては、各部材の可能吸収エネルギーの総和が落石エネルギーを上回るよう、各部材の緒元を決定する手法を基本とする。

ただし、従来から施工実績があり、部材及び構造が定型化しているポケット式落石防護網については、部材それぞれの強度等を算出し設計することは非効率となってしまうため、簡易式による設計手法を用いてもよい。(下図および<参考1>参照)

なお、簡易式による設計を行う場合は<参考2>に留意されたい。

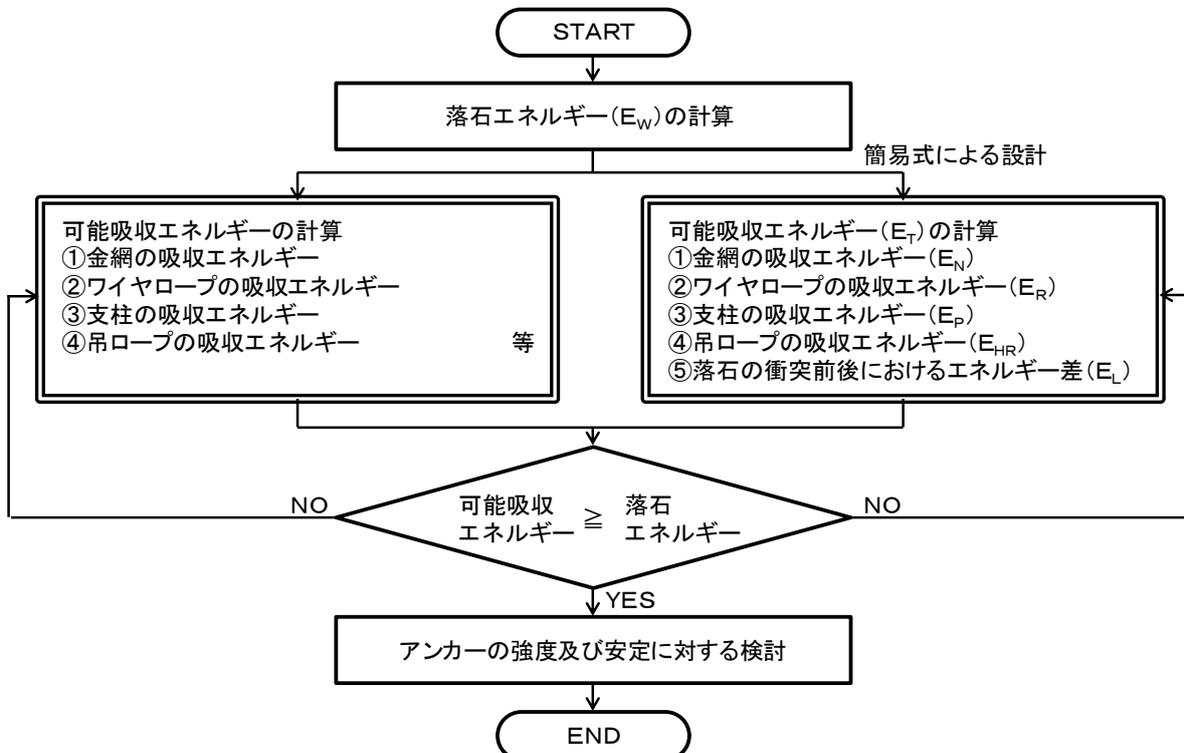


図 ポケット式落石防護網の設計の考え方

＜参考 1＞ポケット式落石防護網の簡易式について

ポケット式落石防護網の採用にあたり、簡易式による設計を行う場合は、一般的に以下の手法が用いられているが、適用にあたっては、部材の強度及び特性、防護網の構造を十分に踏まえる必要がある。

(1) 落石エネルギーの算出

落石の衝突位置は、上端横ロープと2段目の横ロープの中心かつ支柱間の中心とし、落石防護網に作用する落石エネルギーは、落石防護網の傾斜を考慮して金網に直角方向の分力を求めることにより算出する。

$$E_w = \frac{1}{2} m (V \sin \theta_0)^2$$

ここに、 E_w : 落石エネルギー
 m : 落石質量
 V : 落石速度
 θ_0 : ネットの傾斜角

(2) 可能吸収エネルギーの算出

落石防護網の可能吸収エネルギー (E_T) は次式により算出する。

$$E_T = E_N + E_R + E_P + E_{HR} + E_L$$

ここに、 E_N : 金網の吸収エネルギー
 E_R : 上端横ロープ及び2段目の横ロープの吸収エネルギー
 E_P : 支柱の吸収エネルギー
 E_{HR} : 吊ロープの吸収エネルギー
 E_L : 衝突の前後におけるエネルギー差

(3) エネルギー差の算出

落石の衝突前後におけるエネルギー差 (E_L) は、次式により算出する。

$$E_L = \frac{m_2}{(m_1 + m_2)} \cdot E_w$$

ここに、 E_w : 落石の持ち込む運動エネルギー
 m_1 : 落石質量
 m_2 : 落石防護網質量

＜参考2＞簡易式が適用できる可能吸収エネルギーの範囲について

((独) 土木研究所)

1. 可能吸収エネルギーと落石エネルギーの検証のための実規模実験

金網、ワイヤーロープ、支柱、吊ロープからなる従来型のポケット式落石防護網の実験装置を、実際の施工と同様の規模で製作し、落石に見立てたコンクリート製の重錘を網に衝突させ、防護網の性能を確認し、合わせて簡易式による設計の適合性を検証した。

(1) 実験装置

- 防護網全体：幅 15m、高さ 10m
- 横ロープ：φ 18.0mm×4 本
- 支柱：H=3.5m、ヒンジ式
- 菱形金網：φ 5.0mm
- 縦ロープ：φ 18.0mm×6 本
- 重錘：滑落長 25m 以上、質量 1.0t

(2) 重錘衝突実験

- H= 6.0m($E_w= 53\text{kJ}$)
- H=12.0m($E_w=106\text{kJ}$)
- H=18.0m($E_w=159\text{kJ}$)
- の 3 パターン
- 防護網の部材交点等にカメラターゲットを設置し、衝突の状況をハイスピードカメラで撮影



図-1 実験状況

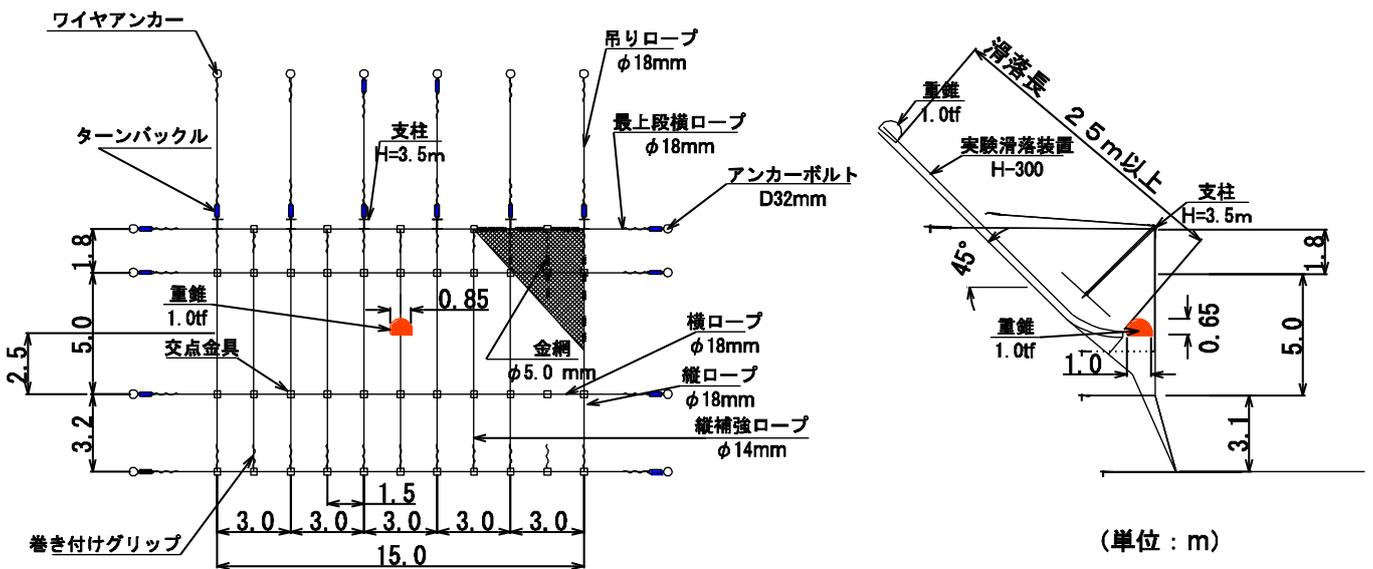


図-2 実験装置の諸元

2. 簡易式の可能吸収エネルギー (E_T) の適用範囲について

緩衝装置類のないポケット式落石防護網の実験結果

実規模実験による落石の補足状況等を勘案すると、簡易式の適用範囲は150kJ程度が望ましい。

重錘衝突実験において、簡易式で求めた設計可能吸収エネルギー E_T と、重錘の持ち込みエネルギー E_w の関係をグラフ化した。結果、 E_w が E_T 以下の場合には重錘をすべて補足したことを確認した。

実験結果から、重錘エネルギー150kJまでは、アンカー等の部材破断はあるものの、落石は補足されることが確認された。(図-3)

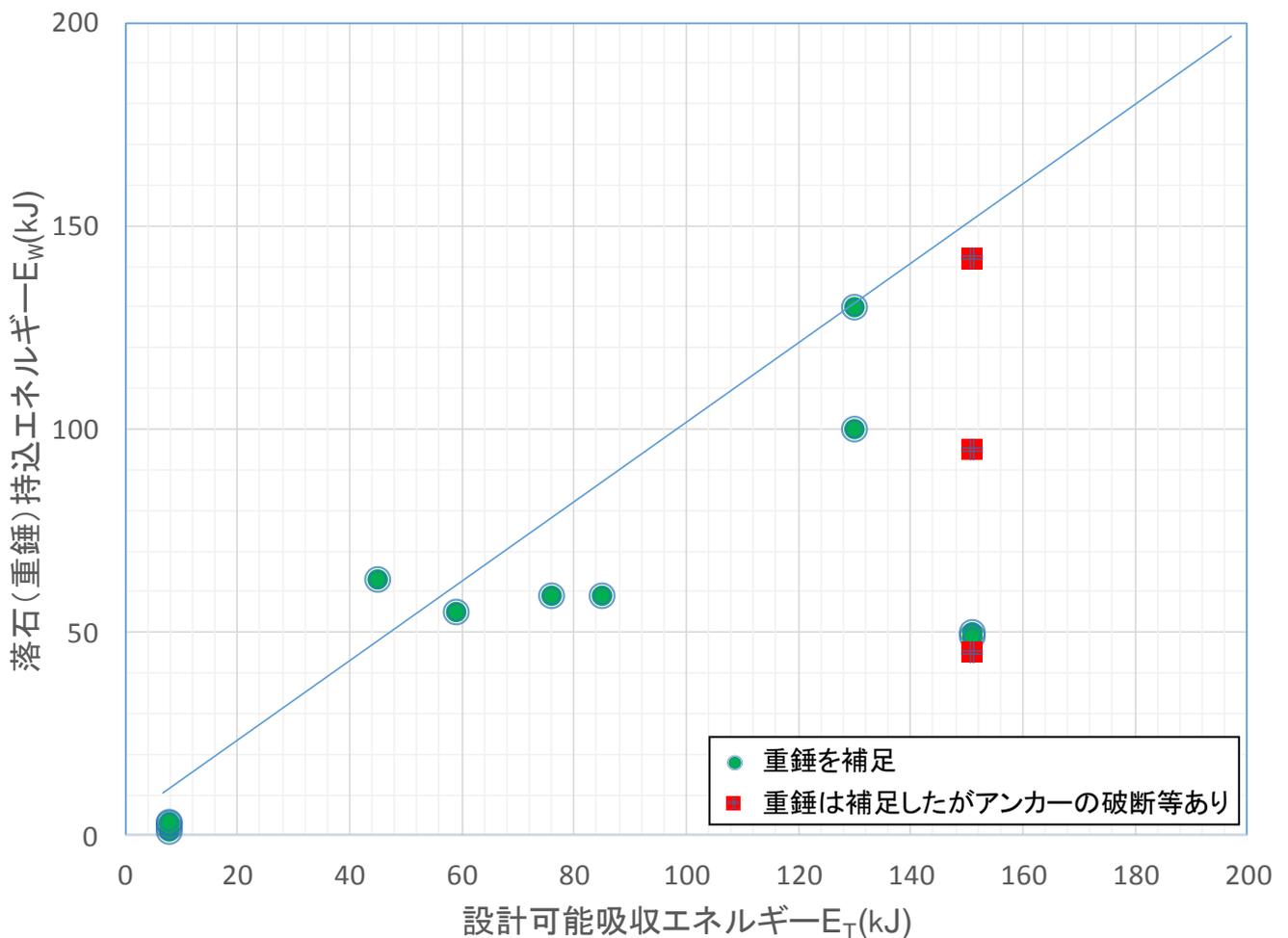


図-3 実規模実験における落石エネルギーと可能吸収エネルギー

3. エネルギー差（ E_L ）の計算に用いる金網の有効範囲について

実規模実験及び数値解析による金網の有効範囲

E_L の計算で考慮する金網の質量の有効範囲の上限は、150m²程度とすることが望ましい。

重錘衝突実験の映像を分析した結果、おおよそ15m×10mの範囲で、防護網が変形・揺動して重錘を捕足していることが確認できた。（図-4）

数値解析においても、15m×10mの範囲で、防護網が重錘を捕足していることが確認できた。（図-5）

これらの結果から、防護網の各部材が損傷しない条件における金網の影響範囲は、15m×10m=150m²程度までの大きさであれば安全であるとみなされ、今後新設を行うポケット式落石防護網の設計においては、 E_L の計算で考慮する金網の有効範囲について、150m²程度を上限とし設計することが望ましい。この面積は、支柱の一般的配置の4スパン分の幅12mに換算すると、おおよそ12m×12m=144m²に相当する。

一方で、例えば、横ロープを固定するアンカーが外れる等、防護網に一定の損傷を認めつつ落石を捕捉する条件を仮定すると、数値解析においては15m×20m=300m²の範囲で防護網が重錘を捕捉していることが確認できた（図-6）。

こうしたことから、金網の影響範囲を300m²程度まで想定し設計することは、特段の問題はないと考えられるが、こうした条件で設計した防護網については横ロープやアンカーの損傷を定期点検等により確認し、必要に応じて補修等を行うことが求められることに留意が必要である。

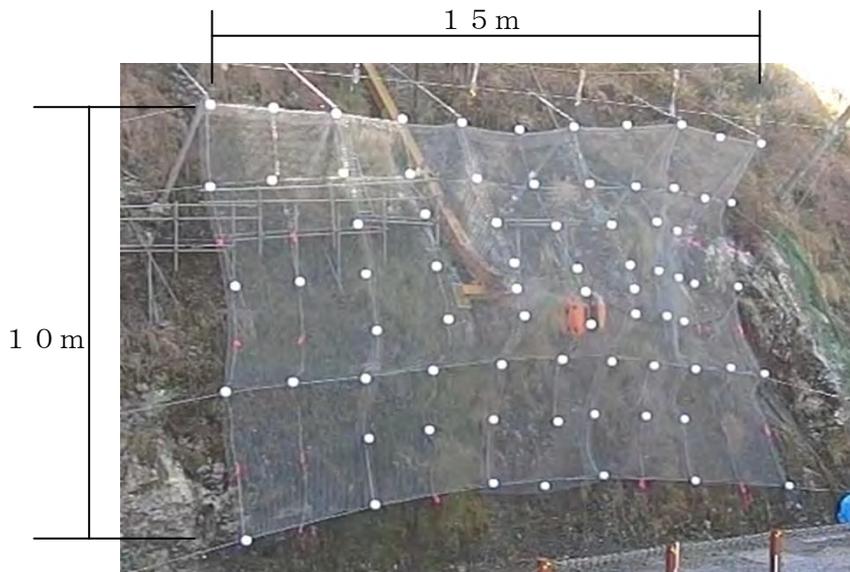


図-4 実規模実験で重錘衝突により網が揺動した範囲（幅15m×高10m）

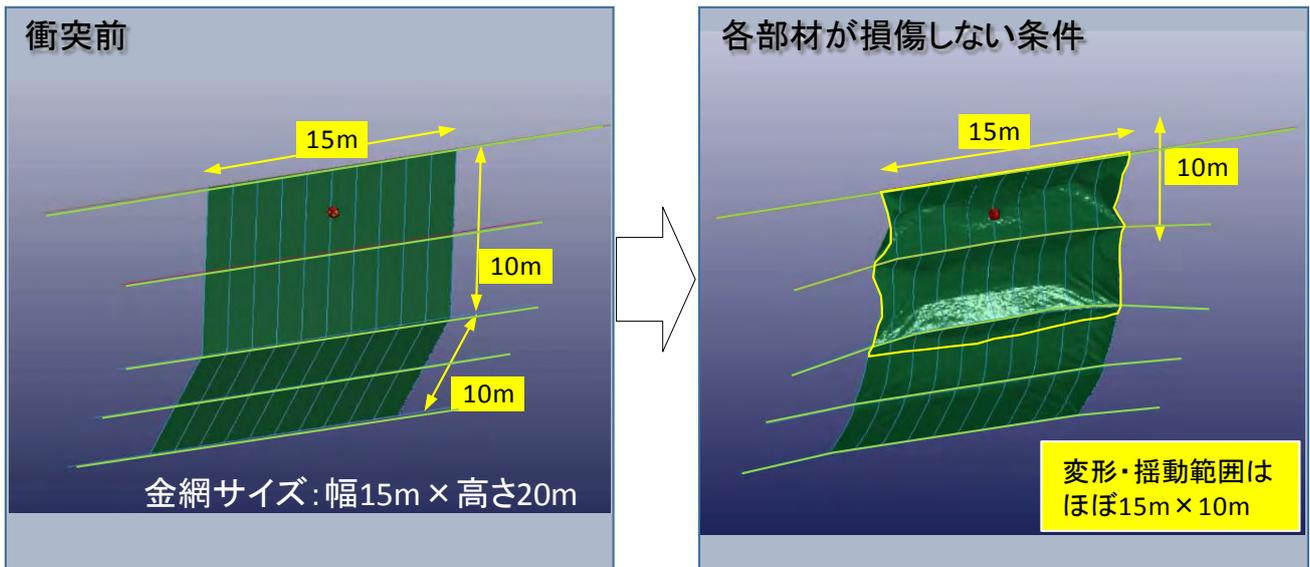


図-5 数値解析結果による金網の揺動範囲
(横ロープ固定: 部材が損傷しないと仮定する条件)

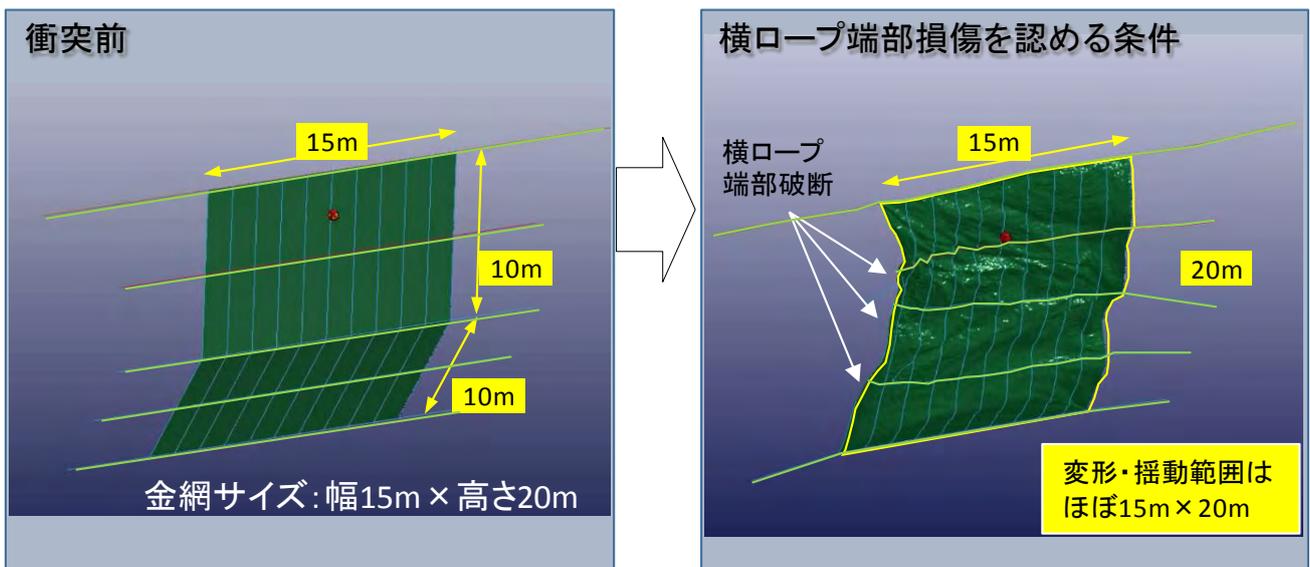


図-6 数値解析結果による金網の揺動範囲
(横ロープ解放: 部材が損傷したと仮定する条件)

各県・仙台市
道路担当課長 様

東北地方整備局 道路部
地域道路課長

ポケット式落石防護網の設計について

標記については、平成25年1月22日付け事務連絡「ポケット式落石防護網の設計について」により、当面の取り扱いについて通知されていたところですが、今後、ポケット式落石防護網の設計を行う場合は、別紙により適切に取り扱われるよう周知いたします。

なお、平成25年1月22日付け事務連絡「ポケット式落石防護網の設計について」は廃止します。

各県におかれましては、県内市町村へも情報提供をお願いいたします。

各地方整備局
道路工事課長 殿
道路管理課長 殿
地域道路課長 殿
北海道開発局
道路建設課長補佐 殿
道路維持課長補佐 殿
地域事業管理官 殿
沖縄総合事務局
建設工務室長 殿
道路管理課長 殿
道路建設課長 殿

道路局 国道・防災課 課長補佐
道路保全企画室 課長補佐
道路防災対策室 課長補佐
環境安全課 課長補佐

ポケット式落石防護網の設計について

表記については、平成25年1月22日付け事務連絡「ポケット式落石防護網の設計について」により、当面の取り扱いについて通知したところであるが、今後、ポケット式落石防護網の設計を行う場合は、別紙により適切に取り扱われたい。

なお、平成25年1月22日付け事務連絡「ポケット式落石防護網の設計について」は廃止する。

また、貴管内の都道府県、政令市へ本通知を参考まで送付されたい。

道 整 号 外
平成29年 6月 2日

各総合支庁建設部（次）長 殿

県土整備部道路整備課長
道路保全課長

平成28年熊本地震を踏まえた盛土工の調査・計画について（通知）

このことについて、東北地方整備局道路部地域道路課より別添のとおり周知がありました。

つきましては、本県においても、同様の取り扱いといたしますので通知します。

記

1 山形県の取り扱い

平成29年5月29日付け事務連絡（東北地方整備局道路部地域道路課長から各県・仙台市道路担当課長あて）のとおり

2 その他

本周知については、別途各市町村に参考送付しています。

<担 当> 道路整備課 道路整備担当 遠山、神谷 道路保全課 道路メンテナンス・市町村道担当 後藤、渡部
--

事 務 連 絡
平成 2 9 年 5 月 2 9 日

東北六県・政令市
道路担当課長 殿

東北地方整備局
道路部地域道路課長

平成 2 8 年熊本地震を踏まえた盛土工の調査・計画について（周知）

盛土工の調査及び計画にあたっては、平成 2 7 年 3 月に制定した道路土工構造物技術基準 3（3）の規定により当該地域及びその周辺の地形、地質等を考慮することになっている。

一方、平成 2 8 年熊本地震では、地山の傾斜した脆弱な基礎地盤の崩壊により盛土が崩壊した事例が存在したところである。

については、地すべり地または崖錘（がいすい）のように不安定な場合に加え、傾斜した脆弱な地層が基礎地盤となっていて不安定となる場合においても、一層の留意を図らねばならない。なお詳細については別添のとおり調査・設計にあたっての留意点をまとめたので周知する。

なお、貴管内の公社及び市町村へも参考送付されるようあわせて依頼する。

平成28年熊本地震を踏まえた盛土の調査・計画段階における留意点について

道路土工構造物の調査及び計画にあたって基礎地盤の安定性を適切に評価することが重要である。

道路土工構造物技術基準3(3)の規定により盛土の「調査及び計画にあたっては、当該地域及びその周辺の地形、地質等を考慮」することになっており、特に調査・設計段階においては、以下に留意されたい。

- ・既存資料や現地踏査などの概略調査の段階で、傾斜した脆弱な地層が基礎地盤となることが把握され、道路土工構造物の安定に必要な基礎地盤の安全の確保が困難となることが想定される場合は、路線や構造形式の変更で危険地域を回避する等の対応を検討する。
- ・やむを得ず、傾斜した脆弱な地層が基礎地盤となっていて不安定となる地盤に盛土等を行う場合は、不安定な部分の除去や地盤改良等の必要な対策を検討する。

上記を踏まえ、傾斜した脆弱な地層が基礎地盤となっていて不安定な場合における盛土の調査計画に際しては、追加調査の必要性についても検討する等、留意すること。

< 関連文献 >

- ・道路土工構造物技術基準・同解説（平成29年3月）日本道路協会
- ・道路土工盛土工指針（平成22年4月）日本道路協会

橋 梁

■ ロッキンク橋脚を有する橋梁の落橋を踏まえ、下部構造は安定して上部工を支持することを規定



ロッキンク橋脚は、単独では自立できず、変位が生じると不安定になる特殊な構造であり、補強が必要

基準へ
反映



■ 大規模な斜面崩壊等による被災を踏まえ、斜面変状や断層変位等を地震の影響として設計で考慮することを規定



大規模な斜面崩壊による橋台の沈下等の事例が存在したため、地質・地盤調査、橋の設置位置等について考慮する必要

基準へ
反映



斜面変状による橋台の沈下

■ 制震ダンパー取り付け部の損傷事例を踏まえ、部材接合部の留意事項を規定



制震ダンパー取り付け部の損傷により、制震ダンパーが機能しない事例が存在したため、部材接合部について留意する必要

基準へ
反映



制震ダンパー取り付け部の損傷

トンネル

■ トンネルの覆工コンクリートの被害の状況を踏まえ、山岳トンネルの耐震からの配慮事項を明確化



覆工の補強等により利用者被害発生の可能性を低減させる対応が必要のため、山岳トンネルの計画・調査・設計・施工・維持管理における耐震からの配慮事項を明確化

道路管理者
に周知



覆工コンクリートの崩落

■ 盛土崩壊の調査結果を踏まえ、盛土に関する調査計画段階における留意事項を明確化



傾斜した脆弱な基礎地盤の崩壊により盛土が崩壊した事例が存在したため、調査計画段階において留意が必要

道路管理者
に周知



盛土の崩壊

下部構造は安定して上部構造を支持することを規定

- 支承部を用いる場合は、その破壊を想定したとしても、上部構造を支持するために下部構造が単独で自立できる構造形式とすること

※ロッキンク橋脚を有する既設橋の耐震補強では、条件によっては、下部構造を単独で自立可能な構造へと補強することができない場合もあり、その場合には支承部の破壊が橋の崩壊につながるよう個別に検討

斜面変状等を地震の影響として設計で考慮することを規定

緊急輸送道路等、道路の重要度を踏まえた検討を実施

- 影響を受けない位置に架橋位置を選定することを標準とする
- 影響を受けける架橋位置となる場合は、致命的な被害が生じにくくなる構造形式等とする

制震装置等の部材接合部の留意事項を規定

- 接合部の耐荷力と接合部を有する部材の耐荷力の関係を明確にした上で、接合部を有する部材が所要の性能を発揮するようにしなければならない

※熊本地震で被災した南阿蘇橋の事例においては、制震ダンパーが機能を発揮できるよう、制震ダンパー取付部(変位制限装置)は必要な耐荷力を有していないなければならない

道路トンネルの耐震対策に関する留意事項

- 計画・調査段階において、活断層の位置の把握に努める
- 設計段階や施工段階において、特殊条件を有する区間は十分な支保構造となるよう設計等を行う
- 維持管理段階においては、定期点検等で覆工等に変状が見られた場合は、特殊条件を有する区間において優先的に対策を実施する

盛土における留意事項

調査計画段階において、地すべり地や崖錐と同様に、傾斜した脆弱な地層が基礎地盤となっていて不安定な場合には、必要に応じて、

- 影響を受けない位置にルートを選定すること
- 地盤安定対策等の対応を検討する

盛土崩壊（国道443号熊本県益城町の例）

参考

＜当初の推定＞

□集水地形上の盛土内の水位上昇による影響で盛土が崩壊したものと想定（6/24 当小委員会では報告）



＜今回の見立て＞

□6月15日から9月5日まで地下水等を観測した結果、盛土表面から7m以上低い位置にあり、盛土内に達していないことを確認。このため、盛土内の水位上昇による影響ではないと推定

□一方、当該地区における盛土は傾斜した基礎地盤内で崩壊していることを確認

【今後の対応方針】

- 盛土の基礎地盤については、地すべり地や崖錘と同様、傾斜した脆弱な地層でも地震動で盛土と同時に崩壊することがありうることから、調査計画段階で、必要に応じて、影響を受けない位置にルートを選定することや地盤安定対策等の対応を検討する必要がある旨、各道路管理者に通知予定。

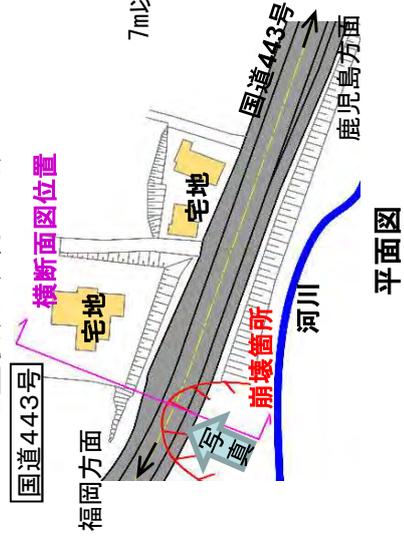
2 - 5



位置図



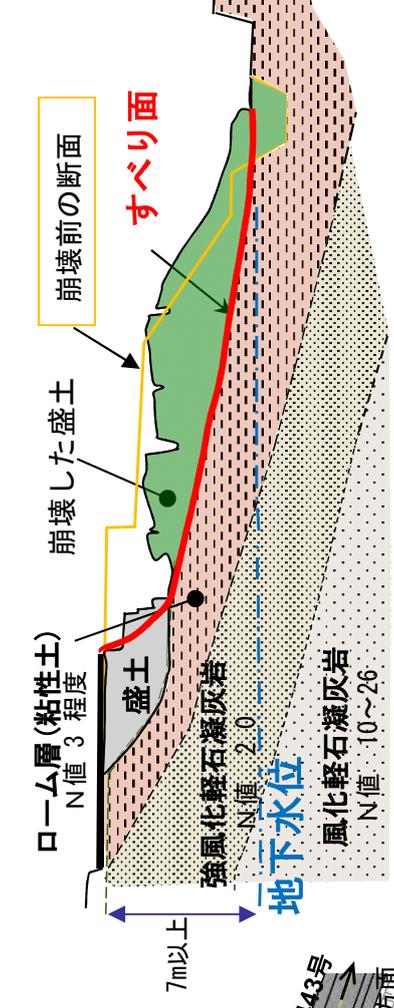
地盤状況（4月15日）



平面図



路面陥没地付近の状況（4月15日）



横断面図

道 整 第 2 1 0 号
平成 1 3 年 6 月 2 9 日

各総合支庁建設部長 殿
各総合支庁建設部次長 殿

土 木 部 長

舗装の構造に関する技術基準について

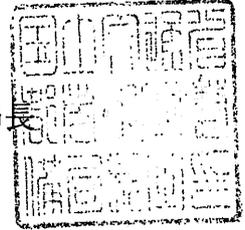
標記について、別添のとおり通知がありましたので、今後、舗装の設計及び施工に際しては本技術基準により実施するよう願います。

なお、貴管下市町村に対しては、貴職より周知徹底されるようお願いいたします。

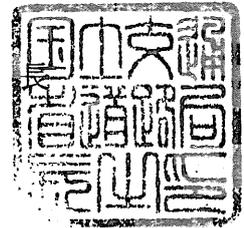
国都街第48号
国道企第55号
平成13年6月29日

山形県知事 殿

国土交通省都市・地域整備局長



国土交通省道路局



舗装の構造に関する技術基準について

道路構造令の一部を改正する政令（平成13年政令第170号）並びに車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令（平成13年国土交通省令第103号）の施行に伴い、舗装の設計及び施工に必要な技術基準として、今般、別添のとおり「舗装の構造に関する技術基準」を定めたので、今後、国土交通大臣、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が管理する道路（以下「一般国道等」という。）の新設又は改築を行う場合には、これによらねたい。また、一般国道等の大規模な修繕を行う場合にあっては、本基準によるよう配慮されたい。なお、法定受託事務である道路法（昭和27年法律第180号）第97条第1項各号に掲げる指定区間外の国道等に係る事務については、本通知を処理基準とする。

また、都道府県道及び市町村道においても、本基準によるよう十分な配慮を願いたい。

なお、貴管内道路管理者に対しても、この旨周知徹底方お取り計らい願いたい。

舗装の構造に関する技術基準

第1章	総 則
第2章	設 計
第3章	施 工
第4章	性能の確認
別表1	疲労破壊輪数の基準に適合するアスファルト・コンクリート舗装
別表2	疲労破壊輪数の基準に適合するセメント・コンクリート舗装

第1章 総 則

1-1 基準の目的

本基準は、舗装の構造に関する一般的技術的基準を定めるものとする。

1-2 舗装の構造の原則

- (1) 舗装は、道路の存する地域の地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全であるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができる構造とするものとする。
- (2) 舗装の構造の決定に当たっては、道路の存する地域の状況、沿道の土地利用の状況及び自動車交通の状況を勘案して、当該舗装の構造に起因する環境への負荷を軽減するよう努めるものとする。また、舗装発生材及び他産業再生資材の使用等リサイクルの推進に努めるものとする。
- (3) 車道及び側帯の舗装は、自動車の安全かつ円滑な交通を確保するため、道路の存する地域の状況、自動車交通の状況を勘案して必要がある場合においては、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。
- (4) 積雪寒冷地域に存する道路の車道及び側帯の舗装の施工に当たっては、路床の状態を勘案して必要がある場合においては、路床土の凍結融解による舗装の破損を防止する対策を行うものとする。

1-3 用語の定義

本基準において用語の意義は、道路法（昭和27年法律第180号）及び道路構造令（昭和45年政令第320号）によるほか、以下による。

- (1) 疲労破壊輪数 舗装道において、舗装路面に49キロニュートンの輪荷重を繰り返し加えた場合に、舗装にひび割れが生じるまでに要する回数で、舗装を構成する層の数並びに各層の厚さ及び材質（以下「舗装構成」という。）が同一である区間ごとに定められるものをいう。
- (2) 塑性変形輪数 舗装道において、舗装の表層の温度を60度とし、舗装路面に49キロニュートンの輪荷重を繰り返し加えた場合に、当該舗装路面が下方に1ミリメートル変位するまでに要する回数で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。
- (3) 平坦性 舗装道の車道（2以上の車線を有する道路にあっては、各車線。以下（3）において同じ。）において、車道の中心線から1メートル離れた地点を結ぶ、中心線に平行する2本の線のいずれか一方の線（道路構造令第31条の2の規定に基づき凸部が設置された路面上の区間に係るものを除く。）上に延長1.5メートルにつき1箇所以上の割合で選定された任意の地点について、舗装路面と想定平坦舗装路面（路面を平坦となるよう補正した場合に想定される舗装路面をいう。）との高低差を測定することにより得られる、当該高低差のその平均値に対する標準偏差で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。

- (4) 浸透水量 舗装道において、直径15センチメートルの円形の舗装路面の路面下に15秒間に浸透する水の量で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。
- (5) 舗装計画交通量 舗装の設計の基礎とするために、道路の計画交通量及び2以上の車線を有する道路にあっては各車線の大型の自動車の交通の分布状況を勘案して定める大型の自動車の1車線あたりの日交通量をいう。
- (6) 舗装の設計期間 自動車の輪荷重を繰り返し受けることによる舗装のひび割れが生じるまでに要する期間として道路管理者が定める期間をいう。
- (7) 舗装の性能指標 舗装の性能を示す指標をいう。

第2章 設計

2-1 舗装の設計期間

舗装の設計期間は、当該舗装の施工及び管理にかかる費用、施工時の道路の交通及び地域への影響、路上工事等の計画等を総合的に勘案して、道路管理者が定めるものとする。

2-2 舗装計画交通量

舗装計画交通量は、一方向2車線以下の道路においては当該道路の大型の自動車の方向別の日交通量のすべてが1車線を通過するものとして、一方向3車線以上の道路においては、各車線の大型の自動車の交通の分布状況を勘案して、大型の自動車の方向別の日交通量の70%以上が1車線を通過するものとして、当該道路管理者が算定するものとする。

なお、道路の大型の自動車の方向別の日交通量は、当該道路の計画交通量、当該道路の存する地域の発展の動向、将来の自動車交通の状況等を勘案して、別途公表する算定方法を参考に、当該道路管理者が定めるものとする。

2-3 舗装の性能指標の設定

- (1) 舗装の設計前に、道路の存する地域の地質及び気象の状況、道路の交通状況、沿道の土地利用の状況等を勘案して、当該舗装の性能指標及びその値を定めるものとする。
- (2) 舗装の性能指標の値は、原則として施工直後の値とする。
- (3) 舗装の性能指標の値は、施工直後の値だけでは性能の確認が不十分である場合においては、必要に応じ、供用後一定期間を経た時点の値を定めることができるものとする。

2-4 舗装の性能指標

1. 車道及び側帯の舗装の必須の性能指標

車道及び側帯の舗装の必須の性能指標は、疲労破壊輪数、塑性変形輪数及び平坦性と

2. 雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造の舗装の性能指標

車道及び側帯の舗装の性能指標は、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造とする場合においては、1. に浸透水量を追加するものとする。

3. 必要に応じ定める舗装の性能指標

1. 又は2. に定める舗装の性能指標のほか、必要に応じ、すべり抵抗、耐骨材飛散、耐摩耗、騒音の発生を減少等の観点から舗装の性能指標を追加するものとする。

2-5 舗装の性能指標の基準値

1. 車道及び側帯の舗装の必須の性能指標

(1) 疲労破壊輪数

- 1) 車道及び側帯の舗装の施工直後の疲労破壊輪数は、舗装計画交通量に応じ、次

の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

舗装計画交通量 (単位 1日につき台)	疲労破壊輪数 (単位 10年につき回)
3,000以上	35,000,000
1,000以上3,000未満	7,000,000
250以上1,000未満	1,000,000
100以上 250未満	150,000
100未満	30,000

- 2) 1) の疲労破壊輪数は、舗装の設計期間が10年以外である場合においては、1) の表の右欄に掲げる値に、当該設計期間の10年に対する割合を乗じた値以上とするものとする。
- 3) 1) の疲労破壊輪数は、橋、高架の道路、トンネルその他これらに類する構造の道路における舗装等舗装以外の構造と一体となって耐荷力を有する場合及び舗装の修繕の場合においては、1) の基準によらないことができる。
- 4) 1) の疲労破壊輪数は、舗装の設計期間における交通量及びその輪荷重が設定され、又は正確に予測することができる道路においては、1) の基準によらず、その交通量及び輪荷重に基づく載荷輪数以上とするものとする。

(2) 塑性変形輪数

- 1) 車道及び側帯の舗装の表層の施工直後の塑性変形輪数は、道路の区分及び舗装計画交通量に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

区 分	舗装計画交通量 (単位 1日につき台)	塑性変形輪数 (単位 1ミリメートルにつき回)
第1種、第2種、第3種第1級及び第2級並びに第4種第1級	3,000以上	3,000
	3,000未満	1,500
その他		500

- 2) 1) の塑性変形輪数は、積雪寒冷地域に存する道路、近い将来に路上工事が予定されている道路その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、1) の基準をそのまま適用することが適当でない認められるときは、当該基準によらないことができる。
- 3) アスファルト・コンクリート舗装の塑性変形輪数については、耐骨材飛散等の観点から、1) の基準の範囲内で、その値を定めることができる。

(3) 平坦性

車道及び側帯の舗装路面の施工直後の平坦性は、2.4ミリメートル以下とするものとする。

2. 浸透水量

- 1) 車道及び側帯の舗装路面の施工直後の浸透水量は、道路の区分に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

区 分	浸透水量 (単位 15秒につきミリリットル)
第1種、第2種、第3種第1級及び第2級並びに第4種第1級	1,000
その他	300

- 2) 1) の浸透水量は、積雪寒冷地域に存する道路、近い将来に路上工事が予定されている道路その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、1) の基準をそのまま適用することが適当でない認められるときは、当該基準によらないことができる。

第3章 施工

3-1 施工方法

舗装の施工に当たっては、環境への影響の少ない施工方法、工期が短い等道路の交通への影響の少ない施工方法等を積極的に採用し、広域的な環境の保全、道路利用者及び地域への影響の緩和に努めるものとする。

3-2 舗装の施工

- (1) 舗装の施工に当たっては、交通の安全及び他の構造物への影響に留意し、安全かつ確実に行うものとする。
- (2) 舗装の施工に先立ち、原地盤、橋梁床版、舗装の下層等（以下「舗装の施工の基盤」という。）の状態を確認し、必要に応じ、舗装の施工の基盤の改良、舗装の設計の見直し等必要な措置を講じるものとする。
- (3) 積雪寒冷地域における路床土の凍結融解の影響の緩和、道路の地下に設けられた管路等への交通荷重の影響の緩和、舗装の設計及び施工の効率向上等の観点から合理的であると認められる場合においては、積極的に原地盤等の改良を行うものとする。
- (4) 舗装の性能を向上させるための予防的工法については、施工及び管理にかかる費用等を総合的に勘案して有効であると認められる場合においては、積極的に採用するものとする。

3-3 周辺施設の施工

排水施設、消融雪施設等舗装の施工及び管理に影響を及ぼす施設は、舗装の構造の保全及び安全かつ円滑な交通の確保の観点から必要な条件を明確にした上で、舗装と同時に施工するよう努めるものとする。

3-4 施工の記録

- (1) 舗装の管理を適切に行うため、舗装の種別、施工年月、構造その他必要な事項を台帳等に記録しておくものとする。
- (2) 優れた施工技術を蓄積するため、新材料を使用した場合又は施工方法に新技術を活用した場合においては、施工管理等に関する調査を行い、その結果を記録しておくものとする。

第4章 性能の確認

4-1 舗装の性能指標の確認

- (1) 舗装の施工直後に、舗装の性能指標の値について確認するものとする。
- (2) 舗装の性能指標の値について、供用後一定期間を経た時点の値を定めた場合においては、その時点で確認するものとする。

4-2 舗装の性能指標の測定方法

1. 車道及び側帯の舗装の必須の性能指標

(1) 疲労破壊輪数

- 1) 車道及び側帯の舗装の疲労破壊輪数は、任意の車道（2以上の車線を有する道路にあっては、各車線。）の中央から1メートル離れた任意の舗装の部分の路面

に対し、促進載荷装置を用いた繰り返し載荷試験によって確認できるものとする。

- 2) 1) の疲労破壊輪数は、当該舗装道の区間の舗装と舗装構成が同一である舗装の供試体による繰り返し載荷試験によって確認できるものとする。
- 3) 当該舗装道の区間と舗装構成が同一である他の舗装道の区間の舗装の疲労破壊輪数が過去の実績からみて確認されている場合においては、当該舗装の疲労破壊輪数をその値とするものとする。
- 4) 別表1に掲げるアスファルト・コンクリート舗装は、任意の舗装の設計期間に対して、2-5 1. (1) 1) の基準に適合するものとみなす。
- 5) 別表2に掲げるセメント・コンクリート舗装は、当該舗装の設計期間を20年として、2-5 1. (1) 1) の基準に適合するものとみなす。

(2) 塑性変形輪数

- 1) 車道及び側帯の舗装の表層の塑性変形輪数は、現地における促進載荷装置を用いた繰り返し載荷試験によって確認できるものとする。
- 2) 1) の塑性変形輪数は、当該舗装道の区間の舗装と表層の厚さ及び材質が同一である舗装の供試体による、試験温度60度とした繰り返し載荷試験によって確認できるものとする。
- 3) 1) の塑性変形輪数は、試験温度60度としたホイールトラッキング試験によって確認できるものとする。
- 4) 当該舗装道の区間の舗装と表層の厚さ及び材質が同一である他の舗装道の区間の舗装の表層の塑性変形輪数が過去の実績からみて確認されている場合においては、当該表層の塑性変形輪数をその値とするものとする。
- 5) 表層に用いられるセメント・コンクリートは、2-5 1. (2) 1) の基準に適合するものとみなす。

(3) 平坦性

車道及び側帯の舗装路面の平坦性は、3メートルプロフィールメータによる平坦性測定方法又はこれと同等の平坦性を算定できる測定方法によって確認できるものとする。

2. 浸透水量

車道及び側帯の舗装路面の浸透水量は、1,000平方メートルにつき1箇所以上の割合で任意に選定した直径15センチメートルの円形の舗装路面に対し、路面から高さ60センチメートルまで満たした水を400ミリリットル注入させた場合の時間から算定する方法によって確認できるものとする。

4-3 新しい測定方法の認定

4-2以外の測定方法により、舗装の性能指標の値について、確認できるか否かの判断は、当該道路管理者が行うものとする。なお、独立行政法人土木研究所において、舗装の性能指標の測定方法として認められる方法を公表するので、適宜参考とされたい。

疲労破壊輪数の基準に適合するアスファルト・コンクリート舗装

(1) アスファルト・コンクリート舗装の等値換算厚は、必要等値換算厚を下回ってはならない。

(2) アスファルト・コンクリート舗装の等値換算厚は、次式によるものとする。

$$T_A' = \sum_{i=1}^n a_i \cdot h_i$$

T_A' : 等値換算厚 (cm)

a_i : 舗装各層に用いる材料・工法の等値換算係数。表1-1による。

h_i : 各層の厚さ (cm)。表層と基層を加えた最小厚さは表1-3による。路盤各層の最小厚さは表1-4による。

n : 層の数

表1-1 舗装各層に用いる材料・工法の等値換算係数

使用する層	材料・工法	品質規格	等値換算係数a
表層 基層	加熱アスファルト混合物	ストレートアスファルトを使用 混合物の性状は表1-2による。	1.00
上層路盤	瀝青安定処理	加熱混合：安定度3.43kN以上	0.80
		常温混合：安定度2.45kN以上	0.55
	セメント・瀝青安定処理	一軸圧縮強さ 1.5~2.9MPa 一次変位量 5~30 (1/100cm) 残留強度率 65%以上	0.65
	セメント安定処理	一軸圧縮強さ [7日] 2.9MPa	0.55
	石灰安定処理	一軸圧縮強さ [10日] 0.98MPa	0.45
	粒度調整碎石・粒度調整鉄鋼スラグ	修正CBR 80以上	0.35
下層路盤	クラッシュラン、鉄鋼スラグ、砂など	修正CBR 80以上	0.55
		一軸圧縮強さ [14日] 1.2MPa	0.25
	セメント安定処理	修正CBR 30以上	0.25
	石灰安定処理	修正CBR 20以上30未満	0.20
		一軸圧縮強さ [7日] 0.98MPa	0.25
		一軸圧縮強さ [10日] 0.7MPa	0.25

注：

1. 表層、基層の加熱アスファルト混合物に改質アスファルトを使用する場合には、その強度に応じた等値換算係数aを設定する。
2. 安定度とは、マーシャル安定度試験により得られる安定度 (kN) をいう。この試験は、直径101.6mmのモールドを用いて作製した高さ63.5±1.3mmの円柱形の供試体を60±1℃の下で、円形の載荷ヘッドにより載荷速度50±5mm/分で載荷する。
3. 一軸圧縮強さとは、安定処理混合物の安定材の添加量を決定することを目的として実施される一軸圧縮試験により得られる強度 (MPa) をいう。[] 内の期間は供試体の養生期間を表す。この試験は、直径100mmのモールドを用いて作製した高さ127mmの円柱形の供試体を圧縮ひずみ1%/分の速度で載荷する。
4. 一次変位量とは、セメント・瀝青安定処理路盤材料の配合設計を目的として実施される一軸圧縮試験により得られる一軸圧縮強さ発現時における供試体の変位量 (1/100cm) をいう。この試験は、直径101.6mmのモールドを用いて作製した高さ68.0±1.3mmの円柱形の供試体を載荷速度1mm/分で載荷する。
5. 残留強度率とは、一軸圧縮強さ発現時からさらに供試体を圧縮し、一次変位量と同じ変位量を示した時点の強度の一軸圧縮強さに対する割合をいう。
6. 修正CBRとは、修正CBR試験により得られる標準荷重強さに対する相対的な荷重強さ (%) をいう。

表1-2 マーシャル安定度試験に対する基準値

混合物の種類	突固め回数		空隙率 (%)	飽和度 (%)	安定度 (kN)	フロー値 (1/100 cm)	
	1,000 ≤ T	T < 1,000					
①粗粒度アスファルト混合物 (20)	75	50	3~7	65~85	4.90以上	20~40	
②密粒度アスファルト混合物 (20)			3~6	70~85	4.90 [7.35] 以上		
③細粒度アスファルト混合物 (13)			3~7	65~85	4.90以上		
④密粒度ギャップアスファルト混合物 (13)							
⑤密粒度アスファルト混合物 (20F)	50	50	3~5	75~85	4.90以上		
⑥細粒度ギャップアスファルト混合物 (13F)			2~5	75~90	3.43以上		20~80
⑦細粒度アスファルト混合物 (13F)					3~5		75~85
⑧密粒度ギャップアスファルト混合物 (13F)							
⑨開粒度アスファルト混合物 (13)	75	50	—	—	3.43以上		

注：

1. T：舗装計画交通量
2. 積雪寒冷地域、1,000 ≤ T < 3,000であっても流動によるわだち掘れのおそれが少ないところにおいては、突固め回数を50回とする。
3. 安定度の欄の[]内の値：1,000 ≤ Tで突固め回数を75回とする場合の基準値
4. 水の影響を受けやすいと思われる混合物又はそのような箇所に舗設される混合物は、次式で求めた残留安定度が75%以上であることが望ましい。

$$\text{残留安定度 (\%)} = (60^\circ\text{C, 48時間水浸後の安定度} / \text{安定度}) \times 100$$

表1-3 表層と基層を加えた最小厚さ

舗装計画交通量 (台/日)	表層と基層を加えた最小厚さ (cm)
T < 250	5
250 ≤ T < 1,000	10 (5)
1,000 ≤ T < 3,000	15 (10)
3,000 ≤ T	20 (15)

注：

1. 舗装計画交通量が特に少ない場合は、3 cmまで低減することができる。
2. 上層路盤に瀝青安定処理工法を用いる場合は、() 内の厚さまで低減することができる。

表1-4 路盤各層の最小厚さ

工法・材料	一層の最小厚さ
瀝青安定処理	最大粒径の2倍かつ5 cm
その他の路盤材	最大粒径の3倍かつ10 cm

(3) アスファルト・コンクリート舗装の必要等値換算厚は、次式によるものとする。

$$T_A = 3.84N^{0.16} / \text{CBR}^{0.3}$$

T_A ：必要等値換算厚

N：疲労破壊輪数

CBR：路床の設計CBR

注) 設計CBR算出時の路床の厚さは1 mを標準とする。ただし、その下面に生じる圧縮応力が充分小さいことが確認される場合においては、この限りではない。

疲労破壊輪数の基準に適合するセメント・コンクリート舗装
(舗装の設計期間：20年)

(1) セメント・コンクリート版の版厚等は、表2-1によるものとする。

表2-1 セメント・コンクリート版の版厚等

舗装計画交通量 (台/日)	セメント・コンクリート版の設計			収縮目地間隔	タイバー、 ダウエルバー
	設計基準曲げ強度	版厚	鉄網		
$T < 100$	4.4MPa (3.9MPa)	15cm (20cm)	原則として 使用する。 3kg/m ²	・8m ・鉄網を用いな い場合は5m	原則として使用 する。
$100 \leq T < 250$		20cm (25cm)			
$250 \leq T < 1,000$	4.4MPa	25cm		10m	
$1,000 \leq T < 3,000$		28cm			
$3,000 \leq T$		30cm			

注： 版厚の欄の（ ）内の値：曲げ強度3.9MPaのセメント・コンクリートを使用する場合の値

(2) 路盤の厚さは、表2-2によるものとする。

表2-2 路盤の厚さ

舗装計画交通量 (台/日)	路床の設計CBR	アスファルト中間層 (cm)	粒度調整砕石 (cm)	クラッシュヤ ラン(cm)
$T < 250$	2	0	25(20)	40(30)
	3	0	20(15)	25(20)
	4	0	25(15)	0
	6	0	20(15)	0
	8	0	15(15)	0
	12以上	0	15(15)	0
$250 \leq T < 1,000$	2	0	35(20)	45(45)
	3	0	30(20)	30(25)
	4	0	20(20)	25(0)
	6	0	25(15)	0
	8	0	20(15)	0
	12以上	0	15(15)	0
$1,000 \leq T$	2	4(0)	25(20)	45(45)
	3	4(0)	20(20)	30(25)
	4	4(0)	10(20)	25(0)
	6	4(0)	15(15)	0
	8	4(0)	15(15)	0
	12以上	4(0)	15(15)	0

注：

1. 粒度調整砕石の欄の（ ）内の値：セメント安定処理路盤の場合の厚さ
2. クラッシュヤランの欄の（ ）内の値：上層路盤にセメント安定処理路盤を使用した場合の厚さ
3. 路床の設計CBRが2のときには、遮断層を設けるものとする。
4. 設計CBR算出時の路床の厚さは1mを標準とする。ただし、その下面に生じる圧縮応力が充分小さいことが確認される場合においては、この限りではない。

交 基 第 190 号
平成 14 年 6 月 3 日

各総合支庁建設部長 殿
各総合支庁建設部次長 殿

交 通 基 盤 課 長
都 市 計 画 課 長

凍結深さの改訂に伴う歩道の舗装構成について（通知）

平成 14 年 3 月 22 日付け道整第 490 号「凍結指数及び凍結深さの改訂について」の凍結深さの改訂に伴い、歩道の舗装構成について、下記のとおり通知します。

なお、貴管下市町村に対しては、貴職より通知願います。

記

1. 歩道の舗装構成について

歩道舗装の凍上抑制層の厚さは、施工箇所の凍結深さ（理論最大凍結深さの 65% の値：簡易舗装同程度）により厚さを変えるものとし、舗装構成については別紙のとおりとする。

2. 歩道舗装の凍上抑制層の材料について

凍上抑制層の材料については、凍上の生じにくい均一な粒状材料（砂・切込砕石等）とし、施工費も含めて最も経済的な材料を使用する。（車道舗装の凍上抑制層の材料選定方法と同じ）

経済比較対象の各ケース（参考）

- （1）砂を使用し、土工に準じた施工の場合
- （2）切込砕石を使用し、土工に準じた施工の場合
- （3）切込砕石を使用し、路盤工と凍上抑制層の同一層での施工の場合等

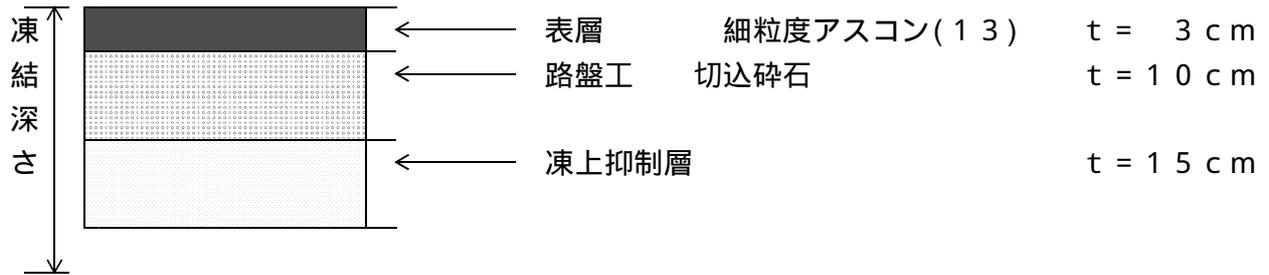
3. 適用について

平成 14 年 4 月 1 日以降の施行伺いのものより適用する。
ただし、平成 13 年度明許繰越及びゼロ工事国債事業等に対応できる場合は可能な限り適用するものとする。

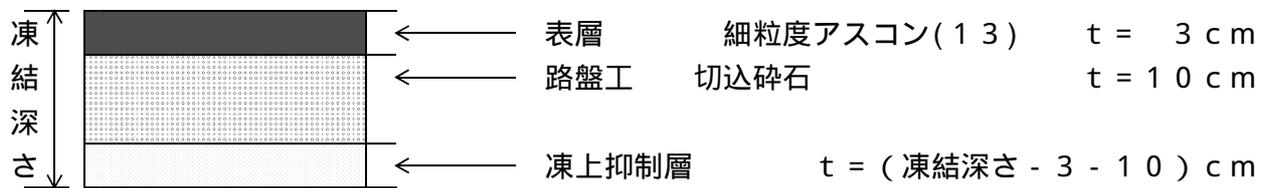
なお、歩道舗装の凍上抑制層施工済み区間は対象外とする。

別紙

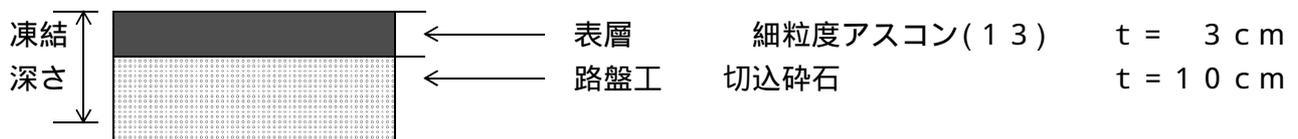
凍結深さ（理論最大凍結深さの65%の値）が28cm以上の箇所の歩道の舗装構成



凍結深さ（理論最大凍結深さの65%の値）が14cm以上27cm以下の箇所の歩道の舗装構成



凍結深さ（理論最大凍結深さの65%の値）が13cm以下の箇所の歩道の舗装構成



道 整 第 2 6 5 号
平成 2 5 年 9 月 1 0 日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部 道路整備課長

凍結指数と凍結深さの改訂について（通知）

標記について、別紙のとおり改訂したので通知します。なお、貴管下の市町村に対しても情報提供願います。

記

1. 適用について

平成 26 年 4 月 1 日以降の工事施行伺いのものより適用する。
ただし、改良済み区間（下層路盤施工済み）は対象外とする。

2. 主な改訂内容

気温観測を有する県内アメダス観測所が設置された昭和 51 年～平成 24 年度の凍結指数データを採用。
（改訂前は平成 2 年度～平成 12 年度の凍結指数データ）

【担 当】

県土整備部 道路整備課
橋梁舗装担当 富樫・長岡
TEL : 023-630-2606・2594

山形県における凍結指数と凍結置き換え深さ

(1) 事業箇所の凍結指数

表1における事業箇所と同一管内の観測所の凍結指数及び凍結期間より、下式にて事業箇所の凍結指数を算出
(「標高補正の基準とする観測所の範囲」参照)

$$\text{事業箇所の凍結指数} = \text{観測所の凍結指数} + 0.5 * \text{観測所の凍結期間(D日)}$$

$$* (\text{事業箇所の標高(m)} - \text{最寄りの観測所の標高(m)}) / 100$$

表1. 気象庁アメダス観測所における凍結指数

公所名	地名	凍結指数	標高	参考)凍結深さ(cm)			凍結期間D	観測所所在地	
				理論最大Z	Z*70%	Z*65%			
村山	本庁舎	山形	169	153	51.9	37	34	96	山形市緑町
	西庁舎	左沢	276	133	72.0	51	47	133	西村山郡大江町本郷字下夕原己
		大井沢	313	440	78.0	55	51	105	西村山郡西川町大井沢字中村
	北庁舎	村山	277	80	72.2	51	47	127	村山市大字大久保字寄込
		尾花沢	217	106	61.3	43	40	108	尾花沢市尾花沢字上新田
最上	新庄	211	105	60.2	43	40	114	新庄市東谷地田町	
	金山	247	170	66.9	47	44	108	最上郡金山町金山字本町	
	差首鍋	198	88	57.6	41	38	121	最上郡真室川町差首鍋	
	肘折	290	330	74.3	53	49	109	最上郡大蔵村南山	
	向町	246	212	66.7	47	44	115	最上郡最上町向町	
置賜	本庁舎	米沢	195	245	57.0	40	38	102	米沢市アルカディア
		高畠	229	220	63.6	45	42	111	東置賜郡高畠町安久津字加茂川原
	西庁舎	長井	219	210	61.7	44	41	113	長井市平山
		高峰	224	250	62.7	44	41	109	西置賜郡飯豊町高峰
		小国	140	140	45.8	33	30	101	西置賜郡小国町増岡字下林
庄内	鶴岡	44	16	20.7	15	14	22	鶴岡市錦町	
	鼠ヶ関	19	18	10.7	8	7	13	鶴岡市鼠ヶ関字横路	
	酒田	28	3	14.7	11	10	16	酒田市亀ヶ崎	
	狩川	96	17	36.0	26	24	69	東田川郡庄内町狩川字矢倉	

注) この表に示されている凍結指数は気象庁アメダス観測所の値である。

(2) 事業箇所の理論最大凍結深さ

凍結指数から、図2(B曲線)より理論最大凍結深さを求める
なお、図2を表にすると別紙「凍結指数と理論凍結深さの関係」となる

(3) 車道における凍結置き換え深さ

① N1~N2交通(旧簡易舗装相当)

凍結置き換え深さは、理論最大凍結深さの65%値(切り上げ)とする

② N3~N6交通

凍結置き換え深さは、理論最大凍結深さの70%値(切り上げ)とする

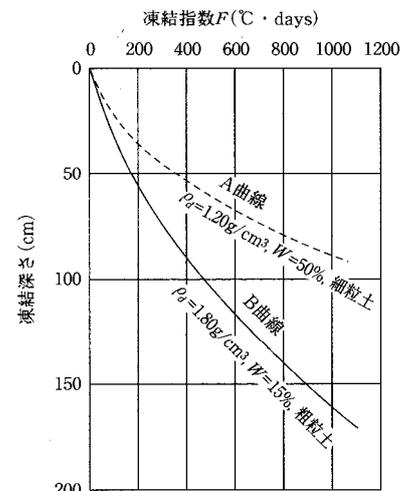
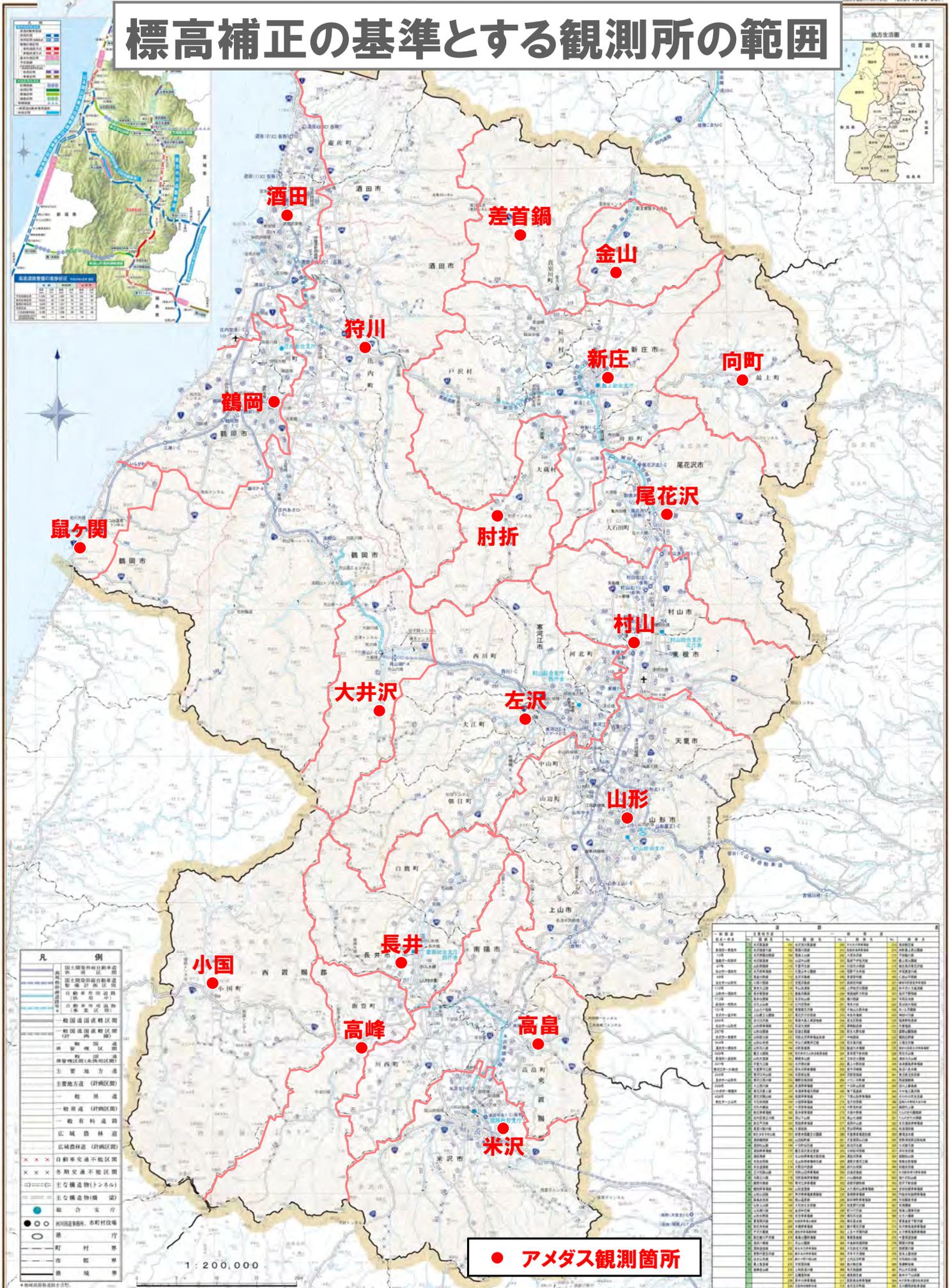


図2. 凍結指数と凍結深さの関係 (B曲線:凍結しにくい材料)

(4) 歩道における凍結置き換え深さ(H14.6.3付け交基第190号)

歩道における凍結置き換え深さは、理論最大凍結深さの65%値(切り上げ)とする
ただし、最大28cmとする(表層3cm+路盤10cmのため、凍上抑制層の最大は15cm)

標高補正の基準とする観測所の範囲



● アメダス観測箇所

観測点番号	観測点名称	標高 (m)	緯度 (緯)	経度 (経)	補正率 (%)
1	酒田	100	37.7	140.1	0.0
2	差首鋼	150	38.1	140.3	0.0
3	金山	200	38.5	140.5	0.0
4	狩川	250	38.9	140.7	0.0
5	新庄	300	39.3	140.9	0.0
6	向町	350	39.7	141.1	0.0
7	鶴岡	400	40.1	141.3	0.0
8	尾花沢	450	40.5	141.5	0.0
9	鼠ヶ関	500	40.9	141.7	0.0
10	肘折	550	41.3	141.9	0.0
11	大井沢	600	41.7	142.1	0.0
12	左沢	650	42.1	142.3	0.0
13	村山	700	42.5	142.5	0.0
14	山形	750	42.9	142.7	0.0
15	小国	800	43.3	142.9	0.0
16	長井	850	43.7	143.1	0.0
17	高井	900	44.1	143.3	0.0
18	高畠	950	44.5	143.5	0.0
19	米沢	1000	44.9	143.7	0.0
20	米沢	1050	45.3	143.9	0.0

※本資料は、県管理道路における標高補正の基準となる観測所の範囲を示したものである。
 ※計画事業が本資料の範囲を跨ぐ場合は、凍結深さがより深い方の値をその事業全体に用いるものとする。

凍結指数と理論最大凍結深さの関係(1/3)

凍結 指数	凍結 深さ														
1	0.7	51	23.1	101	37.2	151	48.2	201	58.2	251	67.6	301	76.2	351	83.8
2	1.4	52	23.4	102	37.4	152	48.4	202	58.4	252	67.8	302	76.3	352	84.0
3	2.1	53	23.7	103	37.7	153	48.6	203	58.6	253	68.0	303	76.5	353	84.1
4	2.7	54	24.1	104	37.9	154	48.8	204	58.8	254	68.2	304	76.6	354	84.3
5	3.3	55	24.4	105	38.1	155	49.0	205	59.0	255	68.4	305	76.8	355	84.4
6	3.9	56	24.7	106	38.4	156	49.2	206	59.2	256	68.5	306	77.0	356	84.6
7	4.5	57	25.0	107	38.6	157	49.4	207	59.4	257	68.7	307	77.1	357	84.7
8	5.1	58	25.3	108	38.8	158	49.6	208	59.6	258	68.9	308	77.3	358	84.9
9	5.7	59	25.7	109	39.0	159	49.8	209	59.8	259	69.1	309	77.4	359	85.0
10	6.2	60	26.0	110	39.3	160	50.0	210	60.0	260	69.2	310	77.6	360	85.2
11	6.8	61	26.3	111	39.5	161	50.2	211	60.2	261	69.4	311	77.7	361	85.3
12	7.3	62	26.6	112	39.7	162	50.4	212	60.4	262	69.6	312	77.9	362	85.5
13	7.8	63	26.9	113	39.9	163	50.6	213	60.6	263	69.8	313	78.0	363	85.6
14	8.3	64	27.2	114	40.2	164	50.8	214	60.8	264	69.9	314	78.2	364	85.7
15	8.8	65	27.5	115	40.4	165	51.0	215	60.9	265	70.1	315	78.3	365	85.9
16	9.3	66	27.8	116	40.6	166	51.2	216	61.1	266	70.3	316	78.5	366	86.0
17	9.8	67	28.1	117	40.8	167	51.4	217	61.3	267	70.5	317	78.6	367	86.2
18	10.3	68	28.4	118	41.1	168	51.6	218	61.5	268	70.6	318	78.8	368	86.3
19	10.7	69	28.7	119	41.3	169	51.9	219	61.7	269	70.8	319	79.0	369	86.5
20	11.2	70	29.0	120	41.5	170	52.1	220	61.9	270	71.0	320	79.1	370	86.6
21	11.6	71	29.2	121	41.7	171	52.3	221	62.1	271	71.1	321	79.3	371	86.8
22	12.1	72	29.5	122	41.9	172	52.5	222	62.3	272	71.3	322	79.4	372	86.9
23	12.5	73	29.8	123	42.2	173	52.7	223	62.5	273	71.5	323	79.6	373	87.1
24	13.0	74	30.1	124	42.4	174	52.9	224	62.7	274	71.7	324	79.7	374	87.2
25	13.4	75	30.4	125	42.6	175	53.1	225	62.9	275	71.8	325	79.9	375	87.4
26	13.8	76	30.7	126	42.8	176	53.3	226	63.1	276	72.0	326	80.0	376	87.5
27	14.2	77	31.0	127	43.0	177	53.5	227	63.2	277	72.2	327	80.2	377	87.7
28	14.7	78	31.2	128	43.3	178	53.7	228	63.4	278	72.3	328	80.3	378	87.8
29	15.1	79	31.5	129	43.5	179	53.9	229	63.6	279	72.5	329	80.5	379	88.0
30	15.5	80	31.8	130	43.7	180	54.1	230	63.8	280	72.7	330	80.6	380	88.1
31	15.9	81	32.1	131	43.9	181	54.3	231	64.0	281	72.8	331	80.8	381	88.3
32	16.3	82	32.3	132	44.1	182	54.5	232	64.2	282	73.0	332	80.9	382	88.4
33	16.7	83	32.6	133	44.3	183	54.7	233	64.4	283	73.2	333	81.1	383	88.5
34	17.0	84	32.9	134	44.6	184	54.8	234	64.6	284	73.3	334	81.2	384	88.7
35	17.4	85	33.1	135	44.8	185	55.0	235	64.7	285	73.5	335	81.4	385	88.8
36	17.8	86	33.4	136	45.0	186	55.2	236	64.9	286	73.7	336	81.5	386	89.0
37	18.2	87	33.7	137	45.2	187	55.4	237	65.1	287	73.8	337	81.7	387	89.1
38	18.6	88	33.9	138	45.4	188	55.6	238	65.3	288	74.0	338	81.9	388	89.3
39	18.9	89	34.2	139	45.6	189	55.8	239	65.5	289	74.2	339	82.0	389	89.4
40	19.3	90	34.5	140	45.8	190	56.0	240	65.7	290	74.3	340	82.2	390	89.6
41	19.6	91	34.7	141	46.0	191	56.2	241	65.8	291	74.5	341	82.3	391	89.7
42	20.0	92	35.0	142	46.3	192	56.4	242	66.0	292	74.7	342	82.5	392	89.9
43	20.4	93	35.2	143	46.5	193	56.6	243	66.2	293	74.8	343	82.6	393	90.0
44	20.7	94	35.5	144	46.7	194	56.8	244	66.4	294	75.0	344	82.8	394	90.2
45	21.1	95	35.7	145	46.9	195	57.0	245	66.6	295	75.2	345	82.9	395	90.3
46	21.4	96	36.0	146	47.1	196	57.2	246	66.7	296	75.3	346	83.1	396	90.4
47	21.7	97	36.2	147	47.3	197	57.4	247	66.9	297	75.5	347	83.2	397	90.6
48	22.1	98	36.5	148	47.5	198	57.6	248	67.1	298	75.6	348	83.4	398	90.7
49	22.4	99	36.8	149	47.7	199	57.8	249	67.3	299	75.8	349	83.5	399	90.9
50	22.8	100	37.0	150	47.9	200	58.0	250	67.5	300	76.0	350	83.7	400	91.0

※単位:凍結指数(°C・days)、凍結深さ(cm)

凍結指数と理論最大凍結深さの関係(2/3)

凍結 指数	凍結 深さ														
401	91.1	451	98.4	501	105.1	551	110.9	601	117.1	651	123.9	701	130.1	751	136.0
402	91.3	452	98.6	502	105.2	552	111.1	602	117.2	652	124.0	702	130.3	752	136.1
403	91.4	453	98.7	503	105.3	553	111.2	603	117.4	653	124.2	703	130.4	753	136.2
404	91.6	454	98.9	504	105.4	554	111.3	604	117.5	654	124.3	704	130.5	754	136.3
405	91.7	455	99.0	505	105.5	555	111.4	605	117.7	655	124.4	705	130.6	755	136.4
406	91.9	456	99.1	506	105.6	556	111.5	606	117.8	656	124.5	706	130.8	756	136.5
407	92.1	457	99.3	507	105.8	557	111.7	607	118.0	657	124.7	707	130.9	757	136.6
408	92.2	458	99.4	508	105.9	558	111.8	608	118.1	658	124.8	708	131.0	758	136.7
409	92.4	459	99.5	509	106.0	559	111.9	609	118.2	659	124.9	709	131.1	759	136.8
410	92.5	460	99.7	510	106.1	560	112.0	610	118.4	660	125.1	710	131.3	760	136.9
411	92.7	461	99.8	511	106.2	561	112.1	611	118.5	661	125.2	711	131.4	761	137.0
412	92.8	462	100.0	512	106.3	562	112.3	612	118.7	662	125.3	712	131.5	762	137.1
413	93.0	463	100.1	513	106.5	563	112.4	613	118.8	663	125.4	713	131.6	763	137.3
414	93.1	464	100.2	514	106.6	564	112.5	614	118.9	664	125.6	714	131.7	764	137.4
415	93.3	465	100.4	515	106.7	565	112.6	615	119.1	665	125.7	715	131.9	765	137.5
416	93.4	466	100.5	516	106.8	566	112.8	616	119.2	666	125.8	716	132.0	766	137.6
417	93.6	467	100.6	517	106.9	567	112.9	617	119.4	667	125.9	717	132.1	767	137.7
418	93.7	468	100.8	518	107.0	568	113.0	618	119.5	668	126.1	718	132.2	768	137.8
419	93.8	469	100.9	519	107.2	569	113.1	619	119.6	669	126.2	719	132.3	769	137.9
420	94.0	470	101.0	520	107.3	570	113.2	620	119.8	670	126.3	720	132.5	770	138.0
421	94.1	471	101.2	521	107.4	571	113.4	621	119.9	671	126.4	721	132.6	771	138.1
422	94.3	472	101.3	522	107.5	572	113.5	622	120.0	672	126.6	722	132.7	772	138.2
423	94.4	473	101.4	523	107.6	573	113.6	623	120.2	673	126.7	723	132.8	773	138.3
424	94.6	474	101.6	524	107.7	574	113.7	624	120.3	674	126.8	724	132.9	774	138.4
425	94.7	475	101.7	525	107.9	575	113.8	625	120.5	675	126.9	725	133.0	775	138.5
426	94.9	476	101.8	526	108.0	576	114.0	626	120.6	676	127.1	726	133.2	776	138.6
427	95.0	477	102.0	527	108.1	577	114.1	627	120.7	677	127.2	727	133.3	777	138.7
428	95.2	478	102.1	528	108.2	578	114.2	628	120.9	678	127.3	728	133.4	778	138.8
429	95.3	479	102.2	529	108.3	579	114.3	629	121.0	679	127.4	729	133.5	779	138.9
430	95.5	480	102.4	530	108.4	580	114.5	630	121.1	680	127.5	730	133.6	780	139.0
431	95.6	481	102.5	531	108.6	581	114.6	631	121.3	681	127.7	731	133.7	781	139.1
432	95.7	482	102.6	532	108.7	582	114.7	632	121.4	682	127.8	732	133.8	782	139.2
433	95.9	483	102.8	533	108.8	583	114.8	633	121.5	683	127.9	733	134.0	783	139.3
434	96.0	484	102.9	534	108.9	584	114.9	634	121.7	684	128.0	734	134.1	784	139.4
435	96.2	485	103.0	535	109.0	585	115.1	635	121.8	685	128.2	735	134.2	785	139.5
436	96.3	486	103.2	536	109.2	586	115.2	636	121.9	686	128.3	736	134.3	786	139.6
437	96.5	487	103.3	537	109.3	587	115.3	637	122.1	687	128.4	737	134.4	787	139.7
438	96.6	488	103.4	538	109.4	588	115.4	638	122.2	688	128.5	738	134.5	788	139.8
439	96.7	489	103.6	539	109.5	589	115.6	639	122.3	689	128.6	739	134.6	789	139.9
440	96.9	490	103.7	540	109.6	590	115.7	640	122.5	690	128.8	740	134.8	790	140.0
441	97.0	491	103.8	541	109.8	591	115.8	641	122.6	691	128.9	741	134.9	791	140.1
442	97.2	492	103.9	542	109.9	592	115.9	642	122.7	692	129.0	742	135.0	792	140.2
443	97.3	493	104.1	543	110.0	593	116.1	643	122.9	693	129.1	743	135.1	793	140.3
444	97.5	494	104.2	544	110.1	594	116.2	644	123.0	694	129.2	744	135.2	794	140.4
445	97.6	495	104.3	545	110.2	595	116.3	645	123.1	695	129.4	745	135.3	795	140.5
446	97.7	496	104.5	546	110.3	596	116.4	646	123.3	696	129.5	746	135.4	796	140.6
447	97.9	497	104.6	547	110.5	597	116.6	647	123.4	697	129.6	747	135.5	797	140.7
448	98.0	498	104.7	548	110.6	598	116.7	648	123.5	698	129.7	748	135.6	798	140.8
449	98.2	499	104.9	549	110.7	599	116.8	649	123.6	699	129.8	749	135.7	799	140.9
450	98.3	500	105.0	550	110.8	600	117.0	650	123.8	700	130.0	750	135.9	800	141.0

※単位:凍結指数(°C・days)、凍結深さ(cm)

凍結指数と理論最大凍結深さの関係(3/3)

凍結 指数	凍結 深さ	凍結 指数	凍結 深さ	凍結 指数	凍結 深さ	凍結 指数	凍結 深さ
801	141.1	851	145.4	901	150.1	951	155.7
802	141.1	852	145.5	902	150.2	952	155.8
803	141.2	853	145.6	903	150.3	953	155.9
804	141.3	854	145.7	904	150.4	954	156.1
805	141.4	855	145.7	905	150.6	955	156.2
806	141.5	856	145.8	906	150.7	956	156.3
807	141.6	857	145.9	907	150.8	957	156.4
808	141.7	858	146.0	908	150.9	958	156.5
809	141.7	859	146.1	909	151.0	959	156.6
810	141.8	860	146.2	910	151.1	960	156.7
811	141.9	861	146.3	911	151.2	961	156.8
812	142.0	862	146.4	912	151.4	962	156.9
813	142.1	863	146.5	913	151.5	963	157.0
814	142.2	864	146.6	914	151.6	964	157.1
815	142.2	865	146.7	915	151.7	965	157.3
816	142.3	866	146.7	916	151.8	966	157.4
817	142.4	867	146.8	917	151.9	967	157.5
818	142.5	868	146.9	918	152.0	968	157.6
819	142.6	869	147.0	919	152.2	969	157.7
820	142.7	870	147.1	920	152.3	970	157.8
821	142.8	871	147.2	921	152.4	971	157.9
822	142.8	872	147.3	922	152.5	972	158.0
823	142.9	873	147.4	923	152.6	973	158.1
824	143.0	874	147.5	924	152.7	974	158.2
825	143.1	875	147.6	925	152.8	975	158.3
826	143.2	876	147.7	926	152.9	976	158.4
827	143.3	877	147.8	927	153.1	977	158.5
828	143.4	878	147.9	928	153.2	978	158.6
829	143.4	879	148.0	929	153.3	979	158.8
830	143.5	880	148.1	930	153.4	980	158.9
831	143.6	881	148.1	931	153.5	981	159.0
832	143.7	882	148.2	932	153.6	982	159.1
833	143.8	883	148.3	933	153.7	983	159.2
834	143.9	884	148.4	934	153.8	984	159.3
835	144.0	885	148.5	935	154.0	985	159.4
836	144.1	886	148.6	936	154.1	986	159.5
837	144.1	887	148.7	937	154.2	987	159.6
838	144.2	888	148.8	938	154.3	988	159.7
839	144.3	889	148.9	939	154.4	989	159.8
840	144.4	890	149.0	940	154.5	990	159.9
841	144.5	891	149.1	941	154.6	991	160.0
842	144.6	892	149.2	942	154.7	992	160.1
843	144.7	893	149.3	943	154.8	993	160.2
844	144.8	894	149.4	944	155.0	994	160.3
845	144.8	895	149.5	945	155.1	995	160.4
846	144.9	896	149.6	946	155.2	996	160.6
847	145.0	897	149.7	947	155.3	997	160.7
848	145.1	898	149.8	948	155.4	998	160.8
849	145.2	899	149.9	949	155.5	999	160.9
850	145.3	900	150.0	950	155.6	1000	161.0

※単位:凍結指数(°C・days)、凍結深さ(cm)

道 整 第 1 7 5 号
平成 2 6 年 7 月 2 2 日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部 道路整備課長

道路詳細設計における舗装工設計について（通知）

国土交通省設計業務等共通仕様書（平成 2 5 年 4 月 1 日以降）にて、道路詳細設計における舗装工設計（アスファルト舗装/コンクリート舗装等の比較検討）が規定されたところですが、本県事業においては適用箇所が限られることから、下記のとおり定めましたので通知します。

なお、貴管内の市町村に対しては貴職より情報提供願います。

記

1 舗装工設計について

コンクリート舗装は掘り返し及び復旧が困難であるため、将来掘り返しの可能性のある地下占用物件がある路線では採用を避ける必要があることから、対象事業は道路の新設・バイパス事業に限るものとし、道路詳細設計の発注にあたっては特記仕様書に下記を追記し、比較検討を実施するものとする。

（特記仕様書への記載例）

・舗装工設計

受注者は、設計図書に示される交通条件をもとに、基盤条件、環境条件、走行性、維持管理、経済性（ライフサイクルコスト）等を考慮し、舗装（アスファルト舗装/コンクリート舗装等）の比較検討のうえ、舗装の種類・構成を決定し、設計するものとする。

2. 適用

平成 2 6 年 8 月 1 日以降に施行伺いを行う道路詳細設計より適用する。

【担当】

県土整備部 道路整備課
橋梁・舗装担当 蘇武・長岡
TEL : 023-630-2606・2594

道 保 第 61 号
令和 5 年 5 月 25 日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部 道路整備課長
道路保全課長

舗装構成について（通知）

舗装構成について、下記のとおり策定したので、関係職員に周知するとともに、その取扱いに誤りのないようお願いします。

なお、「舗装構成の改定について」（令和3年3月2日付け道整第309号改定通知）は、廃止します。

また、貴管内市町村へは貴職より情報提供してくださるよう併せてお願いします。

記

1 舗装構成について

別紙「舗装構成」に基づき対応すること。

なお、修繕工事、占用工事及び承認工事の取扱いについて、以下のとおりとする。

- ・修繕工事について、局所的な修繕を除き原則として、別紙「舗装構成」に基づき対応すること。
- ・占用工事及び承認工事について、「道路管理実務必携」に基づく対応とする。

2 適用について

令和5年6月1日から適用するものとし、事業中箇所においても、修正可能な範囲で適用するものとする。

【 担 当 】

橋梁舗装担当

小林、堀越、相馬

道路メンテナンス担当

外山、井上

TEL : 023-630-2626・2608

6-5

舗装構成

- 1 適用について
一般国道及び県道の新設又は改築事業、修繕を行う事業に適用する。
- 2 設計条件について
設計期間は原則20年とする。
- 3 舗装構成について
 - 1) 一般土工車道部

N1・N2交通		N3・N4交通		N5交通		N6交通	
表層	⑤再生密粒度 As13F 4cm	表層	⑤再生密粒度 As13F 3cm	表層	⑤密粒度As20F (改質Ⅱ型) 5cm	表層	⑤密粒度As20F (改質Ⅱ型) 5cm
上層路盤		表層	⑤再生密粒度 As13 4cm	基層	①再生粗粒度 As20 5cm	基層	⑤再生密粒度 As20 5cm
		上層路盤		上層路盤		基層	①再生粗粒度 As20 5cm
						上層路盤	

(注1) N5、N6交通において、上層路盤に瀝青安定処理を行う場合は、N5→N3・N4交通、N6→N5交通の構成となる。
 (注2) 表層に特殊混合物を採用する場合は、事業主管課と協議すること。

2) 一般土工車道部(排水性舗装)

N3・N4交通		N5交通		N6交通	
機能排水層	⑩排水性 As13 4cm	排水機能層	⑩排水性 As13 5cm	排水機能層	⑩排水性 As13 5cm
不透水層	②再生密 粒度As13 3cm	不透水層	②再生密 粒度 As20 5cm	不透水層	②再生密 粒度 As20 5cm
上層路盤		上層路盤		上層路盤	

(注1) 排水性舗装は、道路区分が4種(都市部)の道路のうち必要がある場合において採用するものとする。
 (注2) ⑩排水性As13は骨材飛散防止を考慮し、高耐久型を用いることを標準とする。
 ただし、管内のプラントの状況により高耐久型の流通がない場合はH-F型を用いるものとする。
 (注3) 排水機能層の下面には、タックコートとしてゴム入りアスファルト乳剤0.4~0.6ml/m²程度散布する。
 (注4) N1~N2交通の排水性舗装は想定していないため、実施の際は事業主管課と協議すること。

3) 橋梁

車道部

N1~N6交通	
表層	⑤密粒度As13F (改質Ⅱ型) 3cm
基層	⑤密粒度As13 (改質Ⅱ型) 4cm
床版	
防水層	

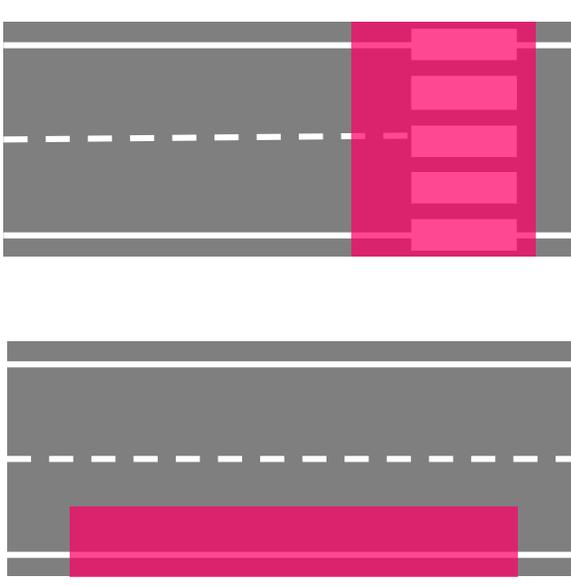
歩道部

N1~N6交通	
表層	⑤再生細粒度 As13 3cm
床版	
防水層	

(参考) 局所的な修繕の例

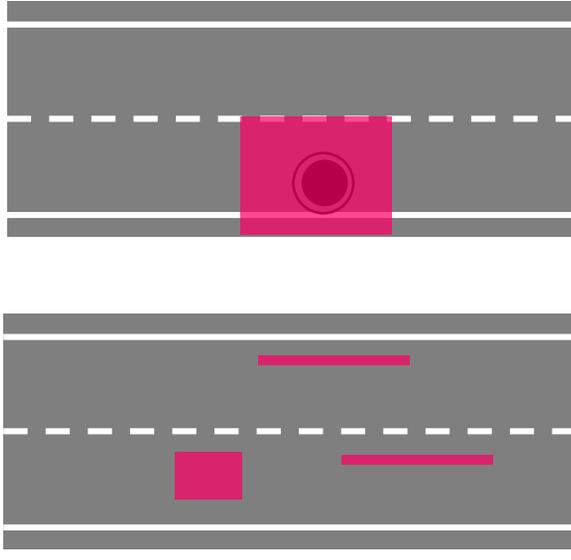
6-5

例1



緊急的な対応により、即日復旧を要する局所的な打替え工事等 (注1)

例2



パッチングやクラック注入等の維持工事に類する修繕 (注2)

- (注1) 計画的に実施する舗装修繕工事は、「舗装構成」に準拠する。
- (注2) なお、パッチング等の維持工事は非適債事業であり、修繕工事により実施してはならない。

道 整 第 310 号
令和 3 年 3 月 2 日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部 道路整備課長

「舗装の構造に関する技術基準」の取扱いの改定について（通知）

「舗装の構造に関する技術基準」の取扱い（平成 25 年 12 月 25 日付け道整第 386 号改定通知）について別紙 1 のとおり、舗装計画交通量の推計に用いる将来交通量の伸び率（平成 25 年 12 月 25 日付け道整第 387 号通知）について別紙 2 のとおり改定しましたので通知します。改定の内容を関係職員に周知するとともに、その運用に誤りのないようお願いします。

また、貴管内市町村へは貴職より情報を提供して下さるよう併せてお願いします。

【 担 当 】

橋梁舗装担当

尾形・安孫子

TEL : 023-630-2626・2595

「舗装の構造に関する技術基準」の取扱い

1 適用について

一般国道及び県道の新設又は改築事業、大規模な修繕を行う事業に適用する。

2 運用について

1) 「2-1 舗装の設計期間」について

舗装の設計期間は原則 20 年を標準とするが、近い将来の道路幅など舗装以外の理由により打換えの時期が決まっている場合にはこの期間を設計期間とする。

2) 「2-2 舗装計画交通量」について

①将来交通量の予測値がある場合、計画交通量および別に定める将来交通量伸び率から推計するものとする。

②将来交通量の予測値がない場合、最新の道路交通センサス交通量※および別に定める将来交通量伸び率から推計するものとする。

$$\text{舗装計画交通量} : T = \sum_{i=1}^n T_i / n = \sum_{i=1}^n (T_k \times a_i) / n$$

ここに、 T_i : i 年における大型車交通量 (台/日・方向)

a_i : 供用予定年の交通量 (T_k) に対する i 年後の交通量の伸び率※
 $i = 1 \sim n$

n : 設計期間

※交通量の伸び率は別紙2を参照

3) 「2-5 1 (1) 1) 疲労破壊輪数」について

本基準値を満足するため、「舗装設計便覧 (H18.2)」5-2 経験に基づく設計方法 (P62~) による従来の TA 法 (信頼度 90%) で設計することとする。

疲労破壊輪数は、舗装計画交通量に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

交通量区分	舗装計画交通量 (台/日・方向)	疲労破壊輪数 (回/20年)
N7	3,000 以上	70,000,000
N6	1,000 以上 3,000 未満	14,000,000
N5	250 以上 1,000 未満	2,000,000
N4	100 以上 250 未満	300,000
N3	40 以上 100 未満	60,000
N2	15 以上 40 未満	14,000
N1	15 以下	3,000

4) 「2-5 1 (2) 塑性変形輪数」について

本県の表層合材は、耐摩耗性を重視した密粒度 A_s (20F) を標準としていることから、本基準値を満足する動的安定度 (DS) 値は困難であり、積雪寒冷地の特例として、本基準によらなくとも良いものとする。

5) 「2-5 2 浸透水量」について

排水性舗装として空隙率 20%以上で施工した場合、本基準値を満足するものとするが、積雪寒冷地仕様として空隙率 20%未満で施工した場合、本基準によらなくとも良いものとする。

6) 「4-2 1 (1) 疲労破壊輪数」について

従来どおり TA 法で設計した場合、経験的に過去の実績からみて確認されているとみなされるものである。

3 その他

上記によりがたい場合は、県庁事業主管課と協議するものとする。

※道路交通センサス交通量を用いるべきでないとは判断される場合は、道路交通センサス交通量調査に準じた方法で測定した最新の交通量調査結果を用いることができる

舗装計画交通量の推計に用いる将来交通量の伸び率

走行台^キの伸び率（南東北ブロック・普通貨物車）

	伸び率		伸び率
H22-H23	1.00905	R15-R16	0.99741
H23-H24	1.01877	R16-R17	0.99740
H24-H25	1.00436	R17-R18	0.99739
H25-H26	0.99552	R18-R19	0.99739
H26-H27	1.00754	R19-R20	0.99738
H27-H28	0.99609	R20-R21	0.99737
H28-H29	0.99762	R21-R22	0.99736
H29-H30	0.99918	R22-R23	0.99736
H30-H31	0.99996	R23-R24	0.99735
R1-R2	1.00221	R24-R25	0.99734
R2-R3	1.00356	R25-R26	0.99734
R3-R4	1.00355	R26-R27	0.99733
R4-R5	1.00353	R27-R28	0.99732
R5-R6	1.00352	R28-R29	0.99731
R6-R7	1.00351	R29-R30	0.99731
R7-R8	1.0035	R30-R31	0.99730
R8-R9	1.00348	R31-R32	0.99729
R9-R10	1.00347		
R10-R11	1.00346		
R11-R12	1.00345		
R12-R13	0.99743		
R13-R14	0.99742		
R14-R15	0.99741		

出典：費用便益分析にかかる便益算出に用いるデータの送付について（平成30年2月9日付け事務連絡 道路局企画課道路経済調査室課長補佐・評価室課長補佐から各地方整備局道路事業担当者あて）

(参考) 舗装計画交通量計算例

1. 将来交通量の予測値がある場合

【設計条件】

交通量 (R27)	5,000	台/日	交通量推計結果より
うち大型車	400	台/日	
車線数	2	車線	2方向※
供用予定年度	R7		設計時点の供用予定年度
設計期間	20	年	

① R27(H57)交通量を伸び率(普通貨物車)で除して
R7(H37)～R26(H57)の交通量を算出

	伸び率 (普通貨物車)	大型車交通量 (台/日)	備考
R7(H37)		409	
R8(H38)	1.00348	410	
R9(H39)	1.00347	412	
R10(H40)	1.00346	413	
R11(H41)	1.00345	415	
R12(H42)	0.99743	416	
R13(H43)	0.99742	415	
R14(H44)	0.99741	414	
R15(H45)	0.99741	413	
R16(H46)	0.99740	412	
R17(H47)	0.99739	411	
R18(H48)	0.99739	410	
R19(H49)	0.99738	409	
R20(H50)	0.99737	407	
R21(H51)	0.99736	406	
R22(H52)	0.99736	405	
R23(H53)	0.99735	404	
R24(H54)	0.99734	403	
R25(H55)	0.99734	402	
R26(H56)	0.99733	401	
R27(H57)	0.99732	400	

設計供用期間の
平均大型車交通量409台/日

② 設計供用期間R7(H37)～R27(H56)の1方向あたり平均大型車交通量を舗装計画交通量とする。

舗装計画交通量 = 409 ÷ 2 (方向) = 205 (台/日・方向)

※1車線道路の場合は1方向扱いとする

2. 将来交通量の予測値がない場合

【設計条件】

交通量 (H27)	6,000	台/日	道路交通センサスより
うち大型車	400	台/日	
車線数	2	車線	2方向※
供用予定年度	R5		設計時点の供用予定年度
設計期間	20	年	

① H27交通量に伸び率(普通貨物車)を乗して
R5(H35)～R24(H54)交通量を算出

	伸び率 (普通貨物車)	大型車交通量 (台/日)	備考
H27	0.99609	400	
H28	0.99762	399	
H29	0.99918	399	
H30	0.99996	399	
R1(H31)	1.00221	400	
R2(H32)	1.00356	401	
R3(H33)	1.00355	402	
R4(H34)	1.00353	404	
R5(H35)	1.00352	405	
R6(H36)	1.00351	407	
R7(H37)	1.00350	408	
R8(H38)	1.00348	410	
R9(H39)	1.00347	411	
R10(H40)	1.00346	412	
R11(H41)	1.00345	414	
R12(H42)	0.99743	413	
R13(H43)	0.99742	412	
R14(H44)	0.99741	411	
R15(H45)	0.99741	410	
R16(H46)	0.99740	408	
R17(H47)	0.99739	407	
R18(H48)	0.99739	406	
R19(H49)	0.99738	405	
R20(H50)	0.99737	404	
R21(H51)	0.99736	403	
R22(H52)	0.99736	402	
R23(H53)	0.99735	401	
R24(H54)	0.99734	400	

設計供用期間の
平均大型車交通量407台/日

② 設計供用期間R5(H35)～R24(H54)の1方向あたり平均大型車交通量を舗装計画交通量とする。

舗装計画交通量 = 407 ÷ 2 (方向) = 204 (台/日・方向)

道 整 第 1 1 号
令 和 5 年 4 月 3 日

各総合支庁 建設部長 殿

県土整備部 道路整備課長

経済的舗装構成について（通知）

このことについて、下記のとおり通知しますので適切に御対応ください。
なお、貴管内市町村へは貴職より情報提供くださるようお願いいたします。

記

- 1 経済的舗装構成
別添『経済的舗装構成表』のとおり
- 2 適用について
令和5年4月3日以降の施行伺いの詳細設計より適用するもの
とし、事業中箇所においても、修正可能な範囲で適用するもの
とする。

<担 当> 道路整備課 橋梁・舗装担当 堀越、相馬 TEL : 023-630-2626/2594

別添 表 経済的舗装構成表

舗装計画交通量 (台/日・方向)	山形				寒河江				村山				新庄						
	設計 CBR	表層+基層 加熱7マフト 混合物		合計 厚さ	上層路盤 加床調整砕石 (M-40)	下層路盤 クワンヤ (RC-40)	TA	合計 厚さ	表層+基層 加熱7マフト 混合物	上層路盤 加床調整砕石 (M-40)	下層路盤 クワンヤ (RC-40)	TA	合計 厚さ	表層+基層 加熱7マフト 混合物	上層路盤 加床調整砕石 (M-40)	下層路盤 クワンヤ (RC-40)	合計 厚さ		
		厚さ	TA															厚さ	TA
T<15 [N1交通] (旧縮筋)	3	4	4	25	8	13	10.05	25	4	0	8	13	10.05	4	0	8	13	10.05	25
	4	4	4	21	9	8	9.15	21	4	0	9	8	9.15	4	0	9	8	9.15	21
	6	4	4	16	10	0	8.20	16	4	0	10	0	8.20	4	0	10	0	8.20	16
	8	4	4	14	10	0	7.50	14	4	0	10	0	7.50	4	0	10	0	7.50	14
	12	4	4	12	8	0	6.80	12	4	0	8	0	6.80	4	0	8	0	6.80	12
	20以上	4	4	12	8	0	6.80	12	4	0	8	0	6.80	4	0	8	0	6.80	12
	3	4	4	35	11	20	12.85	35	4	0	11	20	12.85	4	0	11	20	12.85	35
	4	4	4	32	8	20	11.80	32	4	0	8	20	11.80	4	0	8	20	11.80	32
	6	4	4	26	9	13	10.40	26	4	0	9	13	10.40	4	0	9	13	10.40	26
	8	4	4	23	8	11	9.55	23	4	0	8	11	9.55	4	0	8	11	9.55	23
	12	4	4	20	8	8	8.80	20	4	0	8	8	8.80	4	0	8	8	8.80	20
	20以上	4	4	20	8	8	8.80	20	4	0	8	8	8.80	4	0	8	8	8.80	20
40≦T<100 [N3交通] (旧縮筋以外)	3	7	7	39	12	20	16.20	39	7	0	12	20	16.20	7	0	12	20	16.20	39
	4	7	7	33	13	13	14.80	33	7	0	13	13	14.80	7	0	13	13	14.80	33
	6	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	8	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	12	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	20以上	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	3	7	7	39	12	20	16.20	39	7	0	12	20	16.20	7	0	12	20	16.20	39
	4	7	7	34	12	15	14.95	34	7	0	12	15	14.95	7	0	12	15	14.95	34
	6	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	8	7	7	36	13	16	15.55	36	7	0	13	16	15.55	7	0	13	16	15.55	36
	12	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	20以上	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
100≦T<250 [N4交通] (旧A交通) (排水性以外)	3	7	7	65	13	37	20.80	65	7	0	13	37	20.80	7	0	13	37	20.80	65
	4	7	7	51	12	32	19.20	51	7	0	12	32	19.20	7	0	12	32	19.20	51
	6	7	7	41	14	20	16.90	41	7	0	14	20	16.90	7	0	14	20	16.90	41
	8	7	7	36	13	16	15.55	36	7	0	13	16	15.55	7	0	13	16	15.55	36
	12	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	20以上	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	3	7	7	65	13	45	22.80	65	7	0	13	45	22.80	7	0	13	45	22.80	65
	4	7	7	51	12	32	19.20	51	7	0	12	32	19.20	7	0	12	32	19.20	51
	6	7	7	41	15	17	17.00	41	7	0	15	17	17.00	7	0	15	17	17.00	41
	8	7	7	37	12	18	15.70	37	7	0	12	18	15.70	7	0	12	18	15.70	37
	12	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
	20以上	7	7	31	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	7	0	12	12	14.20	31
250≦T<1,000 [N5交通] (B交通) (排水性以外)	3	10	10	78	12	56	28.20	78	10	0	12	56	28.20	10	0	12	56	28.20	78
	4	10	10	69	12	47	25.95	69	10	0	12	47	25.95	10	0	12	47	25.95	69
	6	10	10	57	12	35	22.95	57	10	0	12	35	22.95	10	0	12	35	22.95	57
	8	10	10	49	13	26	21.05	49	10	0	13	26	21.05	10	0	13	26	21.05	49
	12	10	10	40	12	18	18.70	40	10	0	12	18	18.70	10	0	12	18	18.70	40
	20以上	10	10	34	12	17	17.20	34	10	0	12	17	17.20	10	0	12	17	17.20	34
	3	10	10	78	12	56	28.20	78	10	0	12	56	28.20	10	0	12	56	28.20	78
	4	10	10	69	12	47	25.95	69	10	0	12	47	25.95	10	0	12	47	25.95	69
	6	10	10	57	12	35	22.95	57	10	0	12	35	22.95	10	0	12	35	22.95	57
	8	10	10	49	13	26	21.05	49	10	0	13	26	21.05	10	0	13	26	21.05	49
	12	10	10	40	12	18	18.70	40	10	0	12	18	18.70	10	0	12	18	18.70	40
	20以上	10	10	34	12	17	17.20	34	10	0	12	17	17.20	10	0	12	17	17.20	34
1,000≦T<3,000 [N6交通] (C交通)	3	15	15	104	12	77	38.45	104	15	0	12	77	38.45	15	0	12	77	38.45	104
	4	15	15	90	15	60	35.25	90	15	0	15	60	35.25	15	0	15	60	35.25	90
	6	15	15	75	13	47	31.30	75	15	0	13	47	31.30	15	0	13	47	31.30	75
	8	15	15	65	12	38	28.70	65	15	0	12	38	28.70	15	0	12	38	28.70	65
	12	15	15	52	12	25	25.45	52	15	0	12	25	25.45	15	0	12	25	25.45	52
	20以上	15	15	39	12	22	22.20	39	15	0	12	22	22.20	15	0	12	22	22.20	39

※ 令和5年4月3日以降の旅行向いの詳細設計より適用するものと、事業中箇所においても、修正可能な範囲で適用するものとする。
 ※ CBR2%については原則として断床改良を行うものとする。
 ※ 舗装計画交通量は、0.00≦T/日についてはアスファルト混合物の種類も高めた検討を行うものとする。
 ※ N6交通は、排水性舗装も同様の構成

別添 経済的舗装構成表

舗装計画交通量 (台/日・方向)	沢				井				庄				合計 厚さ						
	表層+基層 加熱7スフト 混合物	表層+基層 加熱7スフト 混合物	上層路盤 初度調整砕石 (M-40)	下層路盤 クワンヤン (RC-40)	TA	合計 厚さ	表層+基層 加熱7スフト 混合物	表層+基層 加熱7スフト 混合物	上層路盤 初度調整砕石 (M-40)	下層路盤 クワンヤン (RC-40)	TA	合計 厚さ		表層+基層 加熱7スフト 混合物	表層+基層 加熱7スフト 混合物	上層路盤 初度調整砕石 (M-40)	下層路盤 クワンヤン (RC-40)	TA	合計 厚さ
T<15 【N1交通】 (旧舗装)	3	4	0	8	13	10.05	25	4	0	8	13	10.05	25	4	0	8	13	10.05	25
	4	4	0	9	9	9.15	21	4	0	9	9	9.15	21	4	0	9	8	9.15	21
	6	4	0	12	0	8.20	16	4	0	12	0	8.20	16	4	0	12	0	8.20	16
15≤T<40 【N2交通】 (旧舗装)	8	4	0	10	0	7.50	14	4	0	10	0	7.50	14	4	0	10	0	7.50	14
	12	4	0	8	0	6.80	12	4	0	8	0	6.80	12	4	0	8	0	6.80	12
	20以上	4	0	8	0	6.80	12	4	0	8	0	6.80	12	4	0	8	0	6.80	12
40≤T<100 【N3交通】 (旧舗装)	3	4	0	11	20	12.85	35	4	0	11	20	12.85	35	4	0	11	20	12.85	35
	4	4	0	8	20	11.80	32	4	0	8	20	11.80	32	4	0	8	20	11.80	32
	6	4	0	9	13	10.40	26	4	0	9	13	10.40	26	4	0	9	13	10.40	26
40≤T<100 【N3交通】 (旧舗装)	8	4	0	8	11	9.55	23	4	0	8	11	9.55	23	4	0	8	11	9.55	23
	12	4	0	8	8	8.80	20	4	0	8	8	8.80	20	4	0	8	8	8.80	20
	20以上	4	0	8	8	8.80	20	4	0	8	8	8.80	20	4	0	8	8	8.80	20
40≤T<100 【N3交通】 (旧舗装)	3	7	0	12	20	16.20	39	7	0	12	20	16.20	39	7	0	12	20	16.20	39
	4	7	0	13	13	14.80	33	7	0	13	13	14.80	33	7	0	13	13	14.80	33
	6	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31
40≤T<100 【N3交通】 (旧舗装)	8	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31
	12	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31
	20以上	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31
100≤T<250 【N4交通】 (旧舗装)	3	7	0	13	37	20.80	57	7	0	13	37	20.80	57	7	0	13	37	20.80	57
	4	7	0	12	32	19.20	51	7	0	12	32	19.20	51	7	0	12	32	19.20	51
	6	7	0	14	20	16.90	41	7	0	14	20	16.90	41	7	0	14	20	16.90	41
100≤T<250 【N4交通】 (旧舗装)	8	7	0	13	16	15.55	36	7	0	13	16	15.55	36	7	0	13	16	15.55	36
	12	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31
	20以上	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31
250≤T<1,000 【N5交通】 (旧舗装)	3	7	0	13	45	22.80	65	7	0	13	45	22.80	65	7	0	13	45	22.80	65
	4	7	0	12	32	19.20	51	7	0	12	32	19.20	51	7	0	12	32	19.20	51
	6	7	0	15	19	17.00	41	7	0	15	19	17.00	41	7	0	15	19	17.00	41
250≤T<1,000 【N5交通】 (旧舗装)	8	7	0	12	18	15.70	37	7	0	12	18	15.70	37	7	0	12	18	15.70	37
	12	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31
	20以上	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31	7	0	12	12	14.20	31
1,000≤T<3,000 【N6交通】 (旧舗装)	3	10	0	12	56	28.20	78	10	0	12	56	28.20	78	10	0	12	56	28.20	78
	4	10	0	12	47	25.95	69	10	0	12	47	25.95	69	10	0	12	47	25.95	69
	6	10	0	12	35	22.95	57	10	0	12	35	22.95	57	10	0	12	35	22.95	57
1,000≤T<3,000 【N6交通】 (旧舗装)	8	10	0	13	26	21.05	49	10	0	13	26	21.05	49	10	0	13	26	21.05	49
	12	10	0	12	18	18.70	40	10	0	12	18	18.70	40	10	0	12	18	18.70	40
	20以上	10	0	12	12	17.20	34	10	0	12	12	17.20	34	10	0	12	12	17.20	34
1,000≤T<3,000 【N6交通】 (旧舗装)	3	10	0	12	56	28.20	78	10	0	12	56	28.20	78	10	0	12	56	28.20	78
	4	10	0	12	47	25.95	69	10	0	12	47	25.95	69	10	0	12	47	25.95	69
	6	10	0	12	35	22.95	57	10	0	12	35	22.95	57	10	0	12	35	22.95	57
1,000≤T<3,000 【N6交通】 (旧舗装)	8	10	0	13	26	21.05	49	10	0	13	26	21.05	49	10	0	13	26	21.05	49
	12	10	0	12	18	18.70	40	10	0	12	18	18.70	40	10	0	12	18	18.70	40
	20以上	10	0	12	12	17.20	34	10	0	12	12	17.20	34	10	0	12	12	17.20	34
1,000≤T<3,000 【N6交通】 (旧舗装)	3	15	0	12	77	38.45	104	15	0	12	77	38.45	104	15	0	12	77	38.45	104
	4	15	0	15	60	35.25	90	15	0	15	60	35.25	90	15	0	15	60	35.25	90
	6	15	0	13	47	31.30	75	15	0	13	47	31.30	75	15	0	13	47	31.30	75
1,000≤T<3,000 【N6交通】 (旧舗装)	8	15	0	12	38	28.70	65	15	0	12	38	28.70	65	15	0	12	38	28.70	65
	12	15	0	12	25	25.45	52	15	0	12	25	25.45	52	15	0	12	25	25.45	52
	20以上	15	0	12	12	22.20	39	15	0	12	12	22.20	39	15	0	12	12	22.20	39

※ 令和5年4月3日以降の旅行向いの詳細設計より適用するものと、事業中箇所においても、修正可能な範囲で適用するものとする。

※ CBR2%については原則として断床改良を行うものとする。

※ 舗装計画交通量は3,000≤Tについてはアスファルト混合物の種類も高めた検討を行うものとする。

※ NG交通は、排水性舗装も同様の構成

6 歩道等の整備に係る構造基準等について

道維 第255号 平成9年10月3日

道路維持課長
道路整備課長 から 庄内支庁建設部長 あて
都市計画課長 各建設事務所長

歩道等と車道とのすりつけ、及び横断歩道箇所における歩道等と車道とのすりつけ勾配については、昭和48年11月14日付け建設省からの「歩道及び立体横断施設の構造について」の通達や、県の「山形県福祉のまちづくり整備指針」等の基準により整備を行っているところではありますが、平成8年6月、新たに建設省から「生活福祉空間ガイドライン」が示され、「積雪寒冷地においてはすりつけ勾配5%とすることも考慮する」となっていることから、今後の整備については下記により整備されるよう願います。

また、平成6年10月から12月及び平成9年4月から6月にかけて実施された「地方行政監察」では、視覚障害者誘導ブロックの色彩が歩道の色彩と識別しにくい箇所があるとの指摘を受けております。

このことから、弱視者に配慮するよう、あわせて通知します。

なお、貴管下市町村及び土地区画整理組合等には、貴職よりこの旨周知徹底を計られるようお願いいたします。

記

1. 歩道等と車道とのすりつけ勾配について

現地の状況等十分検討のうえ、可能な箇所については、「5%とする。」

2. 視覚障害者誘導ブロックの色彩について

「視覚障害者誘導ブロック設置指針」では、表面の色彩は「原則として黄色となっている。」

「なお、他色を使用する場合は、弱視者でも歩道の色彩とよく識別でき、また、晴眼者にもよく遠望できる色彩とすること。」

生活福祉空間ガイドライン

段差の切り下げ

移動・歩行者

○計画・設計で留意すべき事項

1. 歩道等の切下げについて

① すりつけ勾配

- すりつけ勾配は8% (約1/12) 以下とする。

• 積雪寒冷地域では、冬期間の圧雪状態を考慮し、切り下げによって生じる勾配は、5%とするなど緩勾配とすることを考慮する。

※ (参考参照)

② 勾配の方向

- 切下げによって生じる勾配の方向は、歩行者の通行動線の方向と一致させるよう配慮する。

③ 排水処理

- 歩車道境界には、水が溜まらないように、街渠柵の設置位置、周辺の勾配に配慮する。

街渠：歩車道の境界部等に設ける路面排水施設のこと。

④ 水平部分

- 信号待ちなどのため、勾り下げた部分に、車いす使用者が停止できるよう水平部分を1.5m程度設けることが望ましい。

⑤ 幅員が狭い歩道

- 幅員が狭い歩道では、歩道の全幅を切り下げることにも考慮する。

⑥ 勾配部の仕上げ

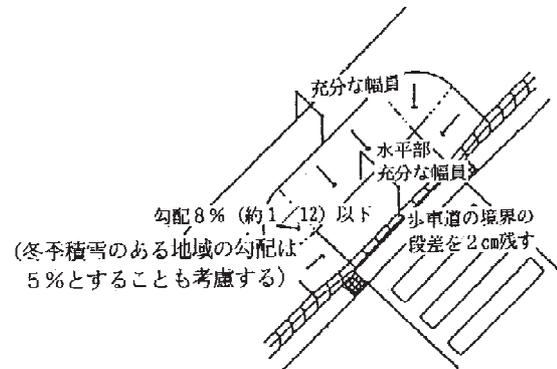
- 積雪寒冷地域では、すりつけの勾配部分については冬季積雪時において滑りにくい仕上げや材質とする。

⑦ 歩車道境界

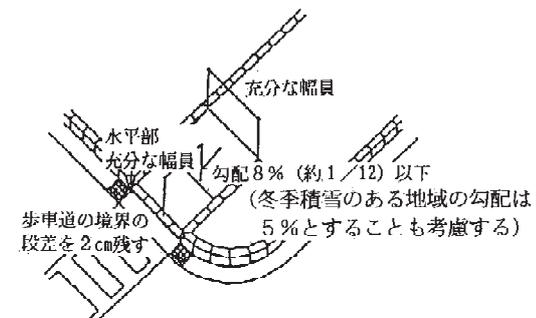
- 積雪寒冷地域では、歩車道境界は、除雪により雪が溜まらないように配慮する。

(図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある)

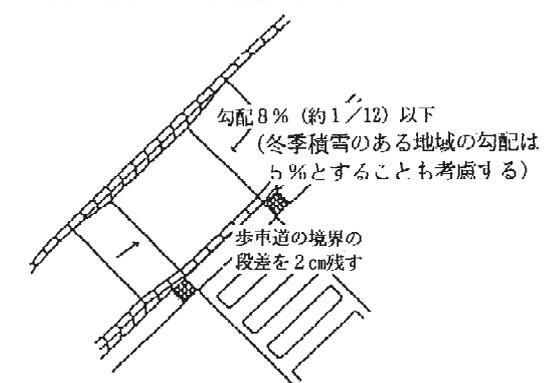
• 単路部における横断歩道箇所の切り下げ



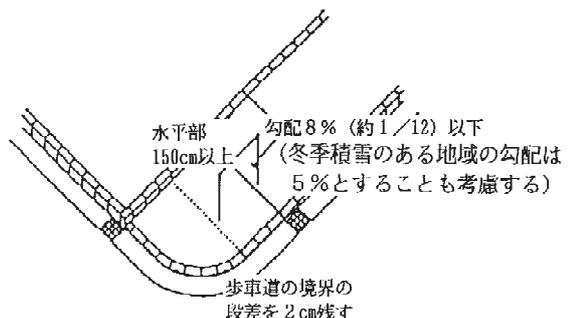
• 歩道巻き込み部の切り下げ



• 単路部における横断歩道箇所の切り下げ



• 歩道巻き込み部の切り下げ



「歩道および立体横断施設の構造について」の取扱いについて

都街発第57号 道企発第61号 昭和48年11月14日

都市局街路課長 から 各都道府県土木部長 あて
道路局企画課長

標記については、昭和48年5月2日付け建設省都街発第16号、道企発第27号（都市局長、道路局長）により通知したところであるが、実施にあたっては今後当分の間、下記事項に留意して措置されたく通知する。

（以下都道府県土木部長あて）

なお、貴管下市町村についても貴職より通知されたい。

記

1. 歩道等の切下げについて

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

イ) すりつけ勾配 車いす等が支障なく通れる勾配を基準とし、8%を標準とする。
(参考図-1~5参照)

ロ) 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こととし、その値は1.5m程度が望ましい。ただし、やむをえない場合にはこのかぎりでない。(参考図-1~5参照)

ハ) 車道との段差 車道と歩道とは縁石で区画するものとし、その段差は2cmを標準とする。(参考図 6参照)

- 2) 横断歩道箇所における中央分離帯と車道とのすりつけについては、縁石で区画するものとし、同一高さですりつけるものとする。(参考図 7参照)

2. その他留意事項

1) 排水施設

歩道面が下るため、強雨時に水の溜る恐れが生ずる箇所では、落下穴面積を十分確保したり、雨水ますを追加する等落下穴面積を十分確保したり排水に十分留意するものとする。

2) 盲人対策

（昭和60年8月21日に「視覚障害者誘導用ブロック設置指針」が通知されたことに伴い）
削除された。

山形県福祉のまちづくり整備指針

段差の解消

●整備の基本的考え方

(1) 歩行者の通行動線上の段差は最小限とし、すりつけることにより段差の解消をはかる。

① すりつけ勾配

★すりつけ勾配は8%（約1/12）以下とする。

② 勾配の方向

★すりつけ勾配の方向は、歩行者の通行動線の方向と一致させる。

③ 排水柵

★歩車道境界には、水が溜まらないように、街渠柵の設置位置、周辺の勾配に配慮する。

④ 水平部分

☆信号待ちなどのため、切り下げた部分に、車椅子の止まれる水平部分を設けることが望ましい。

⑤ 幅員が狭い歩道

★幅員が狭い歩道では、街渠ブロックの高さを低くするか、または、歩道の全幅を切り下げる。

⑥ 勾配部の仕上げ

(雪) ★すりつけの勾配部分については、冬季積雪時において滑りにくい仕上げや材質とする。

⑦ 歩車道境界

(雪) ★歩車道境界では、除雪により雪が溜まらないように配慮する。

視覚障害者誘導用ブロック設置指針について

都街発第23号 道企発第39号 昭和60年8月21日

都市局街路課長 から 各都道府県土木部長 あて
道路局企画課長

今般、別添のとおり、視覚障害者誘導用ブロック設置指針を作成したので、今後これによられ
たく通知する。

なお、|歩道および立体横断施設の構造について|の取扱いについて（昭和48年11月14日 都街発第57号、道企発第61号）のうち「2 その他留意事項 2）盲人対策」、参考図-8及び参考図-9は削除する。

別 添

視覚障害者誘導用ブロック設置指針

第1章 総 則

1-1 目 的

本指針は、視覚障害者誘導用ブロックの整備に関する一般的技術的指針を定め、その合理的な計画、設計、施工及び維持管理に資することを目的とする。

1-2 適用の範囲

本指針は、道路法の道路に視覚障害者誘導用ブロックを整備する場合に適用する。

1-3 視覚障害者誘導用ブロックの定義

視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者が通常の歩行状態において、主に足の裏の触覚でその存在及び大まかな形状を確認できるような突起を表面につけたブロックであり、道路及び沿道に関してある程度の情報を持って道路を歩行中の視覚障害者に、より正確な歩行位置と歩行方向を案内するための施設である。

第2章 設置計画

2-1 種 類

視覚障害者誘導用ブロックの種類は、原則として次のとおりとする。

- (1) 線状ブロック 平行する線状の突起をその表面につけたブロックをいう。
- (2) 点状ブロック 点状の突起をその表面につけたブロックをいう。

2-2 設置対象道路

視覚障害者の歩行が多い道路、公共交通機関の駅等と視覚障害者の利用が多い施設とを結ぶ道路等には、必要に応じて視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。

2-3 設置方法

2-3-1 基本的な考え方

視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者の利便性の向上を図るために、視覚障害者の歩行上必要な箇所に、現地での確認が容易で、しかも覚えやすい方法で設置するものとする。

2-3-2 設置の原則

- (1) 視覚障害者誘導用ブロックは、歩道（自転車歩行者道、立体横断施設、横断歩道の途中にある中央分離帯等を含む。）上に設置するものとする。
- (2) 線状ブロックは、視覚障害者に、主に誘導対象施設等の方向を案内する場合に用いるものとする。視覚障害者の歩行方向は、誘導対象施設等の方向と線状突起の方向とを平行にすることによって示すものとする。
点状ブロックは、視覚障害者に、主に注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を案内する場合に用いるものとする。
- (3) 障害物を回避させるための案内、複雑な誘導経路の案内及び公共交通機関の駅等と視覚障害者の利用が多い施設とを結ぶ道路の案内を行う場合においては、必要に応じて継続的直線歩行の案内を行うものとする。
- (4) 視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者が視覚障害者誘導用ブロックの設置箇所にはじめて踏み込む時の歩行方向に、原則として約60 cmの幅で設置するものとする。また、継続的直線歩行の案内を行う場合の視覚障害者誘導用ブロックは、歩行方向の直角方向に原則として約30 cmの幅で設置するものとする。
- (5) 一連で設置する線状ブロックと点状ブロックとはできるだけ接近させるものとする。
- (6) 視覚障害者誘導用ブロックは、原則として現場加工しないで正方形のまま設置するものとする。
- (7) 視覚障害者誘導用ブロックを一連で設置する場合は、原則として同寸法、同材質の視覚障害者誘導用ブロックを使用するものとする。

第3章 材 料

3-1 材 料

視覚障害者誘導用ブロックの材料としては十分な強度を有し、歩行性、耐久性、耐摩耗性に優れたものを用いるものとする。

3-2 色 彩

視覚障害者誘導用ブロックの平板の歩行表面及び突起の表面の色彩は、原則として黄色とする。

第4章 施 工

視覚障害者誘導用ブロックの施工は、設計図、仕様書等に定めるもののほか、次の各項に定めるところにより行うものとする。

(1) 基 礎

基礎は、視覚障害者誘導用ブロックの不陸や不等沈下が生じないように十分に突き固め、転圧を行うものとする。

(2) 視覚障害者誘導用ブロックのすえつけ

視覚障害者誘導用ブロックは、計画高に合わせてすえつけるものとする。また、接着目地としては舗装との整合性や接着性のよいものを用い、舗装と視覚障害者誘導用ブロック間及び各視覚障害者誘導用ブロック間の結合を図るものとする。

第5章 維持管理

5-1 点 検

点検は、下記の項目について実施することが望ましい。

(1) 視覚障害者誘導用ブロック

- ① 突起の固定、破損及びすり減り状況
- ② 平板の固定、破損、不陸及び不等沈下状況

(2) 視覚障害者誘導用ブロックが設置されている道路の路面

- ① 路面の不陸状況
- ② 路面の排水状況

5-2 維持修繕

点検により視覚障害者誘導用ブロックの異常を認めた場合には、その補修を行うものとする。

写

各総合支庁建設部
都市計画課長
道路・道路計画課長 殿土木部 都市計画課 技術補佐
交通基盤課 技術補佐
交通基盤課道路整備室 室長補佐

歩道等の整備に係る構造基準の運用上の留意事項について

標記については平成13年3月1日付事務連絡で通知していますが、下記のとおり変更します。
なお、貴管下市町村に対しては、貴職より周知して下さい。

記

- 1 セミフラット形式のエプロン厚さについて
C交通相当までは200mmとする。(別紙参考図を参照)
- 2 歩車道境界ブロックはJIS規格品の使用を基本とする。
(フラットタイプにおいてもJIS規格品の使用を基本とする。)
- 3 切下げ部の縁石構造について →東北地整標準図集に合わせる
山形県道路技術マニュアル5-4-4 (p5-49)を参照のこと。
- 4 砕石基礎厚について
砕石基礎厚は100mmを標準とするが、下層路盤がある場合は下層路盤までの厚さとする。
ただし、厚 \leq 50mmの場合はコンクリート基礎とする。
- 5 歩道部の路面排水について
側溝等の位置、路面勾配、沿道条件を勘案し適切に対処すること。
- 6 適用について
平成16年4月1日以降の施行伺いに適用する。
なお当面、旧基準に合わせて製作された「プレキャスト歩車道境界ブロック(セミフラットタイプ、500幅エプロン付)」等を使用できるものとする。

◇解説

歩道等の整備に係る構造基準については、①にて今後の歩道整備は平成11年9月10日付建設省通知「歩道における段差及び勾配等に関する基準」によるものとし、一般部の縁石等の高さについては舗装面から20cmを標準とすることとし、②にてセミフラット形式を原則とすることが示され、③にてセミフラット形式のエプロン厚さ等、運用上の留意事項が示されています。

①歩道等の整備に係る構造基準について

(平成12年3月28日付道維第710号 道路関係3課長から庄内支庁建設部長、各公所長あて)

②歩道等の整備に係る構造基準の運用について

(平成12年6月9日付事務連絡 道路関係3課の技術補佐から各公所の道路関係課長あて)

③歩道等の整備に係る構造基準の留意事項について

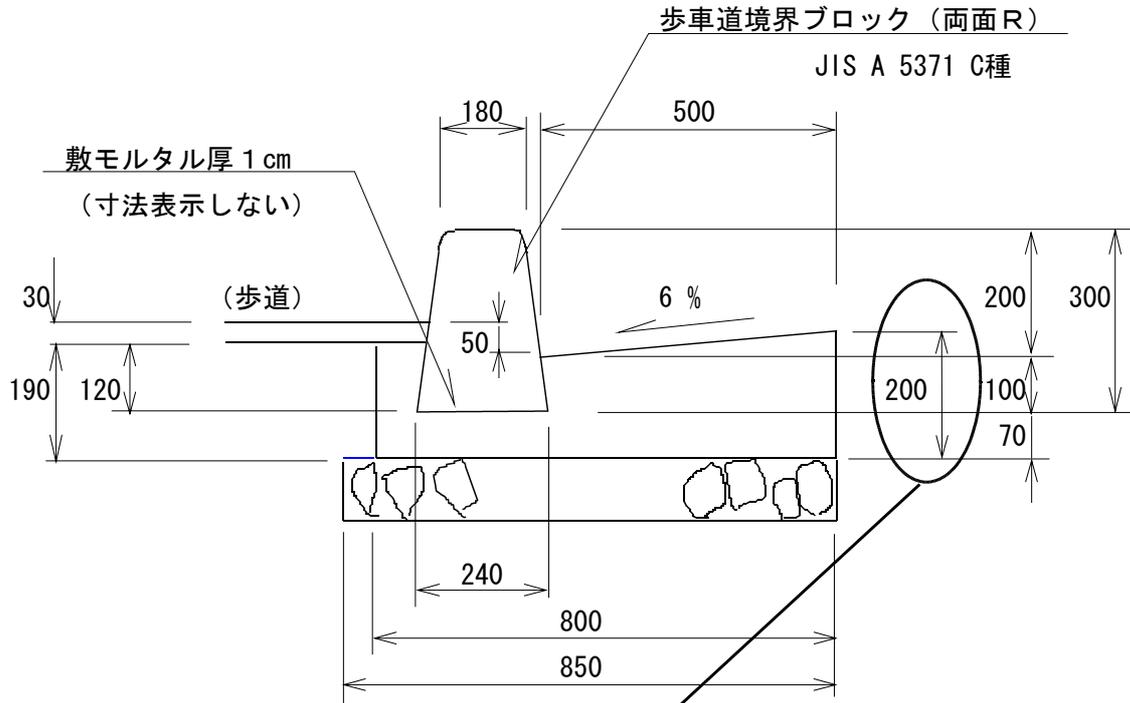
(平成13年3月1日付事務連絡 道路関係3課の技術補佐から各公所の道路関係課長あて)

これらの通知のうち、③で示したエプロンの厚さについて、山形県の実情に合わせて、「土木構造物標準設計第1巻(建設省)」、「土木工事標準設計図集(東北地方整備局)(以下、地整図集)」に準じた基準とし、合わせて、地整図集に示されているプレキャストL型側溝とも整合を図るものです。

また、歩車道境界ブロックはJIS規格品の使用を基本とし、標準化を図るものです。

問い合わせ
交通基盤課道路整備室
地方道第二係 菅野
橋梁係 後藤

< 参考図 >



エプロン厚の使い分け

交通量区分 (旧舗装要綱の表示)	大型車交通量 (台/日・方向)	エプロン厚 (mm)	(参考) 建設省標準設計 エプロン厚 (mm)
L 交通	100未満	200	150
A 交通	100以上 250未満		
B 交通	250以上 1,000未満		
C 交通	1,000以上 3,000未満	200	200
D 交通	3,000以上	250	250

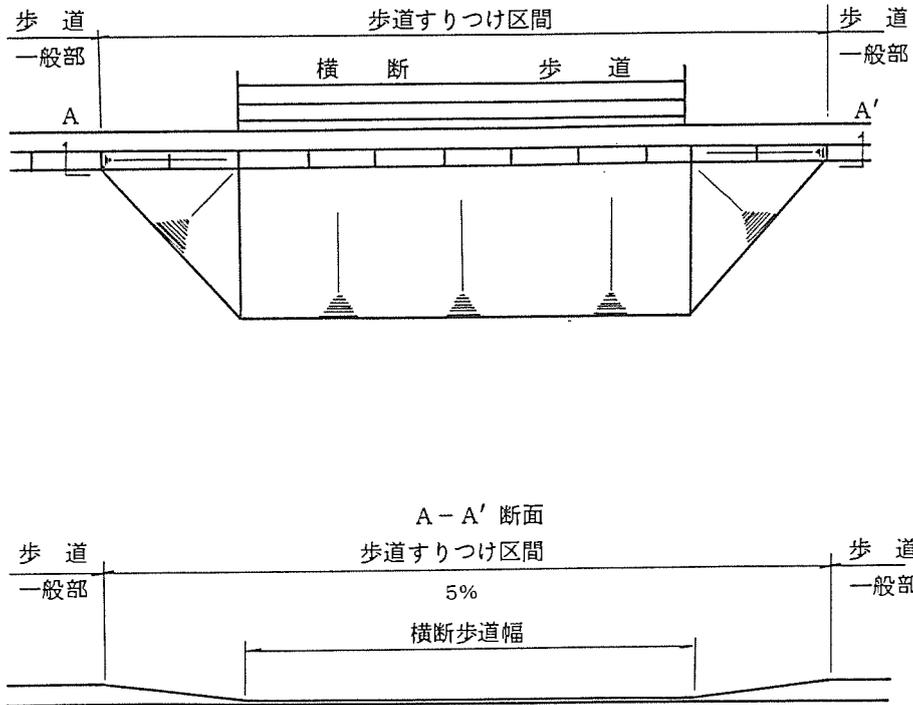
解説

- 以下の標準設計に準じた構造、製品（JIS規格品）の使用を基本とし、必要な修正を加える。
 - 土木構造物標準設計第1巻（建設省H12.9）、
 - 土木工事標準設計図集（東北地方整備局H15.12）
- ブロックの埋込深さは、過去の経験上、除雪の影響を考慮し100mmとする。
- ブロック下のコンクリート基礎厚を50mm以上確保することとし、それに応じエプロン厚さは、建設省標準設計を参考とし、L～C交通相当に対し200mmとする。
- コンクリート基礎幅は、設計の単純化、施工の確実性に配慮し800mmとする。

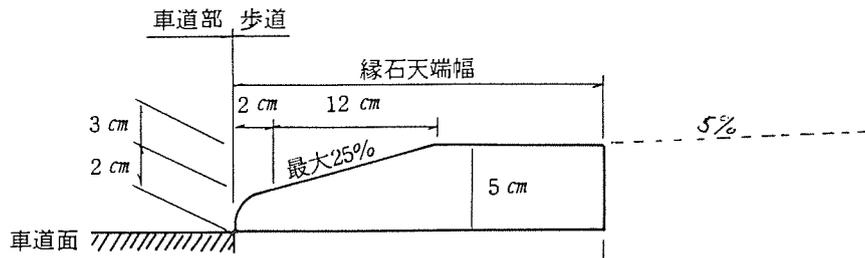
参考図-5 歩道切下げ方法

5 水平区間がとれない場合

歩道切下げ平面図



参考図-6 縁石の構造



交基第859号
平成17年2月22日

県内各市町村長
各総合支庁建設部（次）長
山形県道路公社理事長
山形県建設技術センター理事長
殿

山形県土木部長
(公印省略)

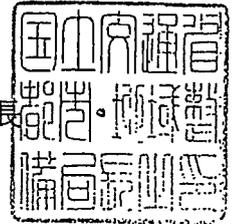
歩道の一般的構造に関する基準等について

標記について、別添写しのとおり送付されたので、御承知願います。

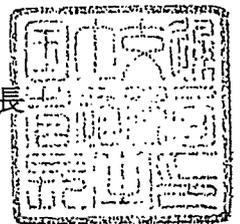
国都街第60号の2
国道企第102号の2
平成17年2月3日

山形県知事 殿

国土交通省 都市・地域整備局長



道 路 局 長



歩道の一般的構造に関する基準等について

歩道について、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年法律第68号。以下、「交通バリアフリー法」とする。）の施行に伴う「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12年建設省令第40号。以下、「バリアフリー構造基準」とする。）の施行及び「道路構造令」（昭和45年政令第320号）の歩道に関する規定の改正（平成13年7月施行）等を踏まえ、一般的な構造に関する基準を別添のとおり定め、関連する通達の取扱いについては下記のとおりとすることとして、各地方整備局長等に通知したので参考に送付する。貴管内道路管理者等に対しても、この旨周知願いたい。

なお、交通バリアフリー法上の重点整備地区における特定経路を構成する道路の歩道等の構造については、本基準によらず、「バリアフリー構造基準」による必要があることに留意願いたい。

記

1 旧通達の取扱いについて

「歩道における段差及び勾配等に関する基準」(平成11年9月10日付 建設省都街発第57号・建設省道企発第78号 建設省都市局長・建設省道路局長通達)は廃止する。

2 道路法第24条の承認の審査基準の取扱いについて

道路法第24条の承認の審査基準については、「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」(平成6年9月30日付 建設省道政発第49号 建設省道路局長通達)による指針を参考として定められているところであるが、すりつけ部の構造については、本基準による「車両乗入れ部の構造」を参考として当該審査基準を見直すなど、必要な措置を講じられたい。

3 基準の適用について

本基準は、平成17年4月1日以降に設置されるものに適用する。

(別添) 歩道の一般的構造に関する基準

『歩道の一般的構造に関する基準』

I 歩道の一般的構造

1 歩道の設置の基本的考え方

歩道の設置にあたっては、「道路構造令」の規定に基づき、地形や当該道路の歩行者等の交通の状況を考慮し、かつ、対象とする道路の種類、ネットワーク特性、沿道の立地状況等の地域特性を十分に考慮し、歩道の設置の要否や幅員等の構造を決定するものとする。

特に、地方部における第三種の道路においては、道路構造令第11条第2項により、必要な場合に歩道を設置する規定となっていることに留意し、道路管理者等が地域の実情を踏まえて、適切に判断するものとする。

2 歩道の構造の原則

(1) 歩道の形式等

① 歩道の形式

歩道の形式は、高齢者や視覚障害者、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、視覚障害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。

→H12.6.9 付事務連絡により、山形県では「セミフラット」が原則。

② 歩道面の高さ

歩道面の高さは、歩道面と車道面の高低差を5cmとする事を原則として、当該地域の地形、気象、沿道の状況及び交通安全施設の設置状況等を考慮し、雨水等の適切な排水を勘案して決定するものとする。

③ 縁石の高さ

歩道に設ける縁石の車道等に対する高さは、歩行者の安全な通行を確保するため15cm以上とし、交通安全対策上必要な場合や、橋又はトンネルの区間において当該構造物を保全するために必要な場合には25cmまで高くすることができる。なお、植樹帯、並木又はさくが連続している等歩行者の安全な通行が確保されている場合であって、雨水等の適切な排水が確保できる場合には、必要に応じ5cmまで低くすることができる。

→H12.3.28 付道維第710号により、山形県では20cm（積雪を考慮）。

④ 歩道面の勾配等

歩道面に設ける勾配は、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、車いす使用者等の円滑な通行を考慮して以下のとおりとする。

イ) 歩道の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合には、8%以下とすることができる。

ロ) 歩道の横断勾配は、雨水等の適切な排水を勘案して、2%を標準とする。また、透水性舗装等を行った場合は、1%以下とする。なお、縦断勾配を設けることにより雨水等を適切に排水できる箇所には、横断勾配は設けないものとする。

(2) 分離帯における縁石の高さ

分離帯において車道境界に縁石を設ける場合には、その高さは25cm以下とする。

(3) その他留意事項

- ①歩道の整備にあたっては、歩行者の快適な通行を考慮して、透水性舗装の実施等の必要な措置を講ずるよう努めるものとする。
- ②バス停車帯又はバス停留所に接続する歩道においては、高齢者や車いす使用者の円滑な乗降を考慮し、当該部分の歩道面を高くするなどの必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

3 横断歩道等に接続する歩道の部分等の構造

(1) 歩道の構造

① 水平区間

横断歩道等に接続する歩道の部分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、やむを得ない場合にはこの限りでない。

② 車道との段差

歩道と車道との段差は、視覚障害者の安全な通行を考慮して2cmを標準とする。

(2) 横断歩道箇所における分離帯の構造

横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を標準とする。

4 車両乗入れ部の構造

車両が道路に隣接する民地等に出入りするため、縁石等の一部に対して切下げ又は切開き等の処置を行う箇所（以下、「車両乗入れ部」とする。）の構造については、以下を標準とする。

(1) 構造

車両乗入れ部における歩車道境界の段差は5cmを標準とする。

(2) 車両乗入れ部の設置箇所

車両乗入れ部は、原則として次に掲げる①から⑨までの場所以外に設けるものとする。ただし、民家等にその家屋所有者の自家用車が出入りする場合であって、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、路面電車の停留場、ただし停留所を表示する標柱又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、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5m以内の部分。

⑤交差点（総幅員7m以上の道路の交差する交差点をいう。）及び交差点の側端又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防護柵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。

5 自転車歩行者道の構造について

自転車歩行者道の構造に関しては、歩道の構造に関する前項までの規定に準ずるものとする。

6 その他留意事項

(1) 交通安全対策

① I-3において、歩道の巻込み部又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低木の植込みを設置する、又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。

② I-4において、車両乗入れ部から車両乗入れ部以外の歩道への車両の進入を防止し、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じ駒止め等の施設により交通安全対策を実施するよう配慮するものとする。

(2) 排水対策

歩行者の快適な通行や沿道の土地利用への影響を考慮して、雨水等の適切な排水を十分配慮した対策を行うものとする。

II 既設のマウントアップ形式の歩道における対応

既設のマウントアップ形式の歩道をセミフラット形式の歩道にする場合には、沿道状況等を勘案し、①歩道面を切下げる方法の他、②車道面の嵩上げ、③車道面の嵩上げと歩道面の切下げを同時に実施する等の方法から、適切な方法により実施するものとする。

なお、やむをえない理由により、当面の間、歩道のセミフラット化が図れない場合、横断歩道等に接続する歩道の部分及び車両乗入れ部の構造は、下記のとおりとする。

1 横断歩道等に接続する歩道の部分の構造

(1) 構造

横断歩道等に接続する歩道の部分における歩道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。

①すりつけ部の縦断勾配

すりつけ部の縦断勾配は、車いす使用者等の安全な通行を考慮して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。

②水平区間

①の縦断勾配と車道との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、やむを得ない場合にはこの限りでない。

③車道との段差

歩道と車道との段差は、視覚障害者の安全な通行を考慮して2cmを標準とする。

2 車両乗入れ部の構造

(1) 平坦部分の確保

歩道面には、車いす使用者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（横断勾配をⅠ-2(1)④ロ）の値とする部分）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又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、歩道の幅員が十分確保される場合には、車いす使用者の円滑なすれ違いを考慮して、当該平坦部分を 2m 以上確保するよう努めるものとする。

(2) 構造

① 植樹帯がなく、歩道内においてすりつけを行う構造

①-1 歩道面と車道面との高低差が 15cm 以下の場合

植樹帯等がなく、また歩道面と車道面との高低差が 15cm 以下の場合には、以下の構造を標準として、すりつけを行うものとする。

イ) すりつけ部の長さ（縁石を含むすりつけ部の横断方向の長さをさす。以下同じ。）は、歩道の高さが 15cm の場合、道路の横断方向に 75cm とすることを標準とする。歩道の高さが 15cm 未満の場合には、すりつけ部の横断勾配（すりつけ部のうち縁石を除いた部分の横断勾配をさす。以下同じ。）を、前述の標準の場合と同じとし、すりつけ部の長さを縮小することが可能である。

ロ) 歩車道境界の段差は 5cm を標準とする。

①-2 歩道面と車道面との高低差が 15cm を超える等の場合

植樹帯等がなく、また歩道面と車道面との高低差が 15cm を超える場合ならびに 15cm 以下の場合で上記によらない場合には、以下の構造を標準とする。

イ) すりつけ部の横断勾配を 15% 以下（ただし、特殊縁石（参考図 2-5 (b) に示す、歩道の切下げ量を少なくすることができる形状をもつ縁石）を用いる場合は 10% 以下）として、Ⅱ-2(1) に基づき歩道の平坦部分をできる限り広く確保してすりつけを行うものとする。

ロ) 歩車道境界の段差は 5cm を標準とする。

② 植樹帯等の幅員を活用してすりつけを行う構造

植樹帯等（路上施設帯を含む。）がある場合には、当該歩道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、歩道の幅員内にはすりつけのための縦断勾配、横断勾配又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。

なお、以下の構造により当該植樹帯等の幅員の範囲内ですりつけを行うことができない場合には、①に準じてすりつけを行うものとする。

イ) 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。

ロ) 歩車道境界の段差は 5cm を標準とする。

③ 歩道の全面切下げを行う構造

歩道の幅員が狭く①又は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、歩道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

7-2②

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。

イ) 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。

ロ) 歩車道境界の段差は5cmを標準とする。

3 自転車歩行者道の構造について

(1) 横断歩道等に接続する部分の構造

横断歩道等に接続する部分の自転車歩行者道の構造に関しては、歩道の構造に関するⅡ-1の規定に準ずるものとする。

(2) 車両乗入れ部の構造

車両乗入れ部の構造については、1m以上の平坦部分を確保できる場合には、Ⅱ-2(2)①-2もしくは②の規定に準じ、普通縁石(参考図2-5(a)に示す縁石)を用い、すりつけ部の横断勾配を15%以下として自転車歩行者道内ですりつけるものとする。ただし、自転車歩行者道の高さが15cm以下の場合で、上記によると1m以上の平坦部分を確保できない場合には、Ⅱ-2(2)①-1の規定に準じてすりつけるものとする。上記のいずれによっても1m以上の平坦部分を確保できない場合には、Ⅱ-2(2)③の規定に準じてすりつけるものとする。

4 その他留意事項

Ⅱ-1, 2の構造の適用にあたっては、Ⅰ-6によるほか、下記の点に留意するものとする。

(1) 車両乗入れ部等が連担する場合の調整

横断歩道等に接続する歩道の部分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又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、車いす使用者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。

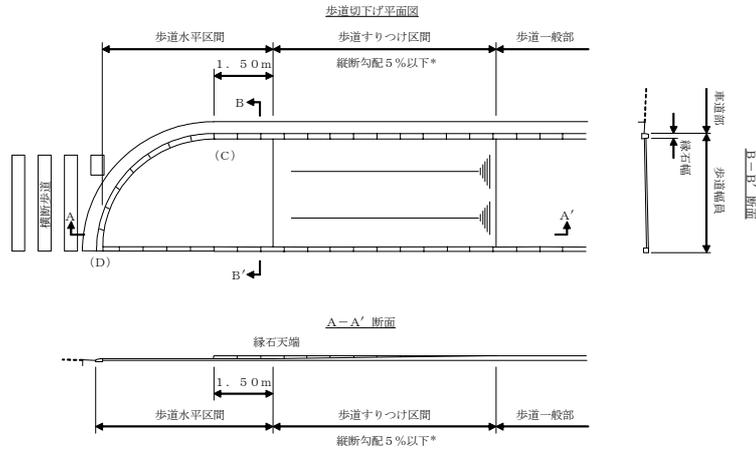
(2) 交通安全対策

Ⅱ-2の構造を適用する場合において、すりつけ部と平坦部分の色分けを実施する等の対応により、歩行者等及び運転者に対してすりつけ部の識別性を向上させることに努めるものとする。

<参考図>

1 既設のマウントアップ形式の歩道での横断歩道等に接続する歩道の部分の構造

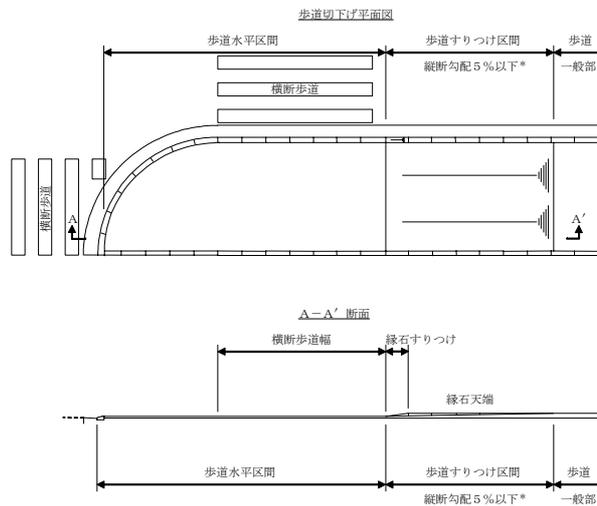
参考図 1-1 歩道の巻込み部における構造



注)

- 歩道水平区間においては、巻込始点(C)からすりつけ区間との間に1.5m程度設けることが望ましい。この様に設けられない場合には、巻込終点(D)から1.5m以上設ける。
- 歩道の巻込み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低木の植込みを設置する、又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。
- 歩道の幅員が広く、植樹帯等（路上施設帯）がある場合に、水平区間に十分な滞留空間が確保できる場合には、当該水平区間及びすりつけ区間に植樹帯等を設けることも可能とする。
- *については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又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。

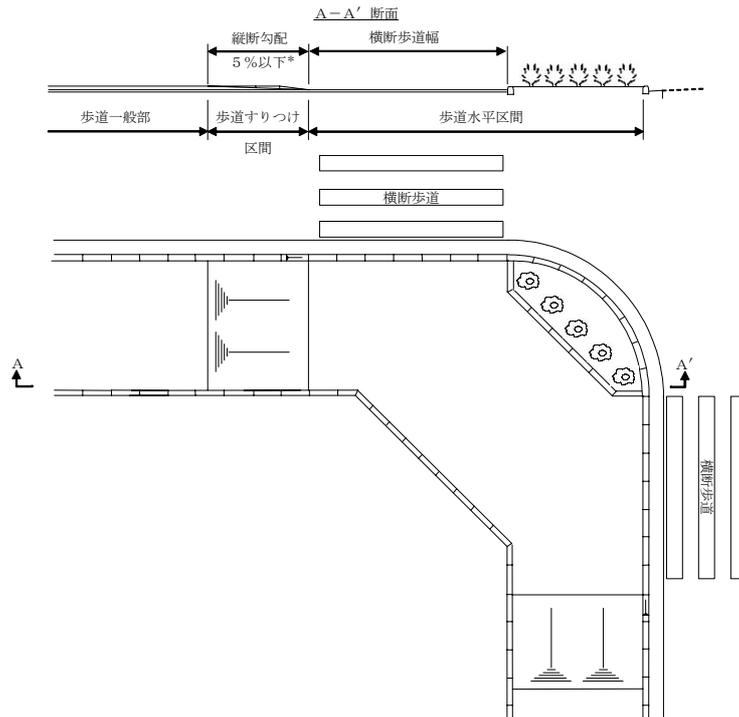
参考図 1-2 横断歩道箇所における構造



注)

- 歩道の巻込み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低木の植込みを設置する、又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。
- *については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又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。

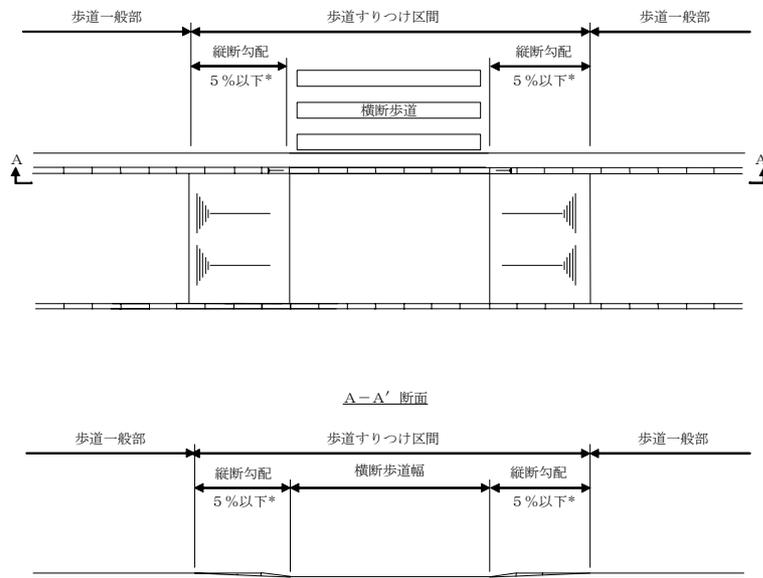
参考図 1-3 同上（交差点に横断歩道がある場合）



注)

- ・ *については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又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。

参考図 1-4 同上（交差点以外に横断歩道がある場合）

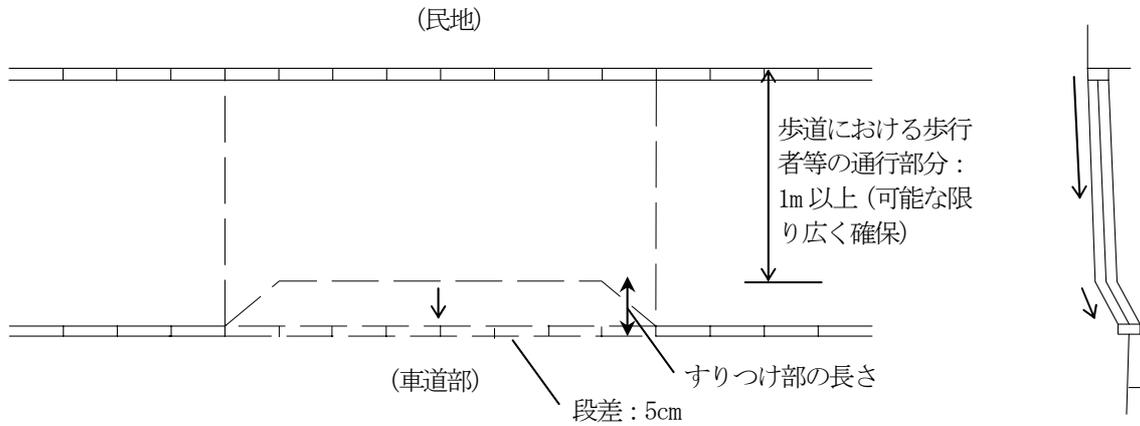


注)

- ・ *については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又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。

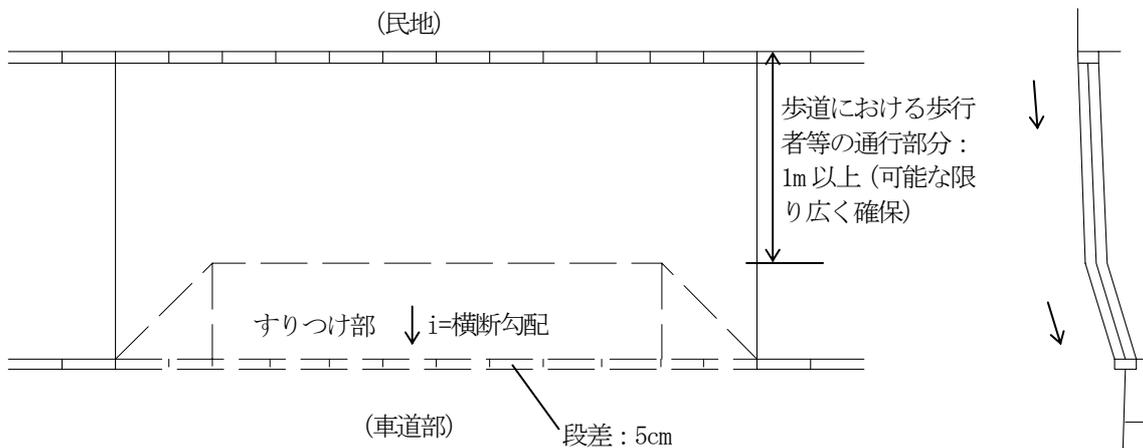
2 既設のマウントアップ形式の歩道での車両乗入れ部の構造

参考図 2-1 歩道内においてすりつけを行う構造
(歩道面と車道面との高低差が 15cm 以下の場合)



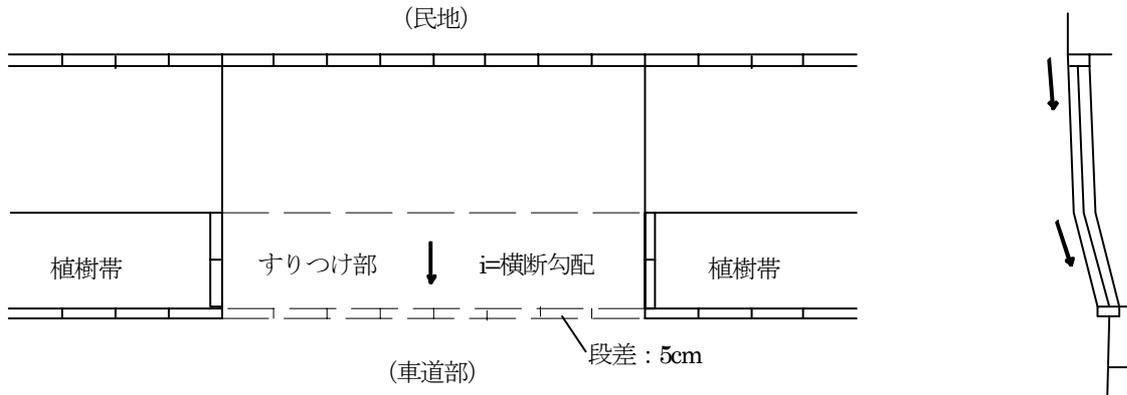
- ・ 歩道における歩行者等の通行部分は 1m 以上を確保する。
- ・ すりつけ部の長さは 75cm とすることを標準とする。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行う。

参考図 2-2 歩道内においてすりつけを行う構造
(歩道面と車道面との高低差が 15cm を超える等の場合)



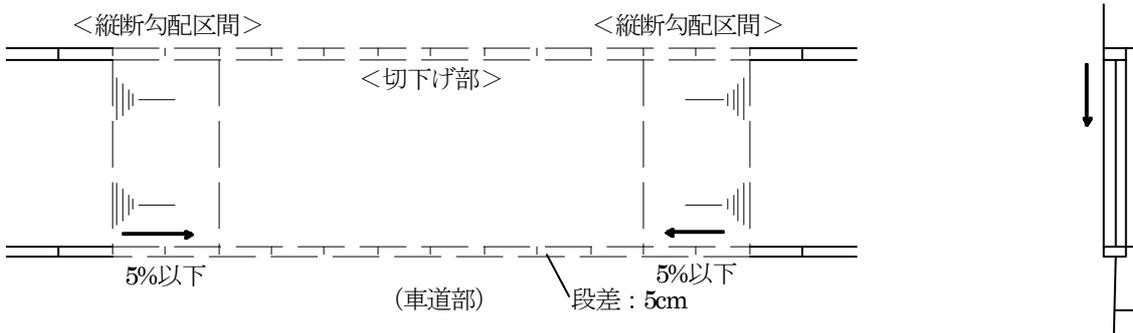
- ・ 歩道における歩行者等の通行部分は 1m 以上を確保する。
- ・ すりつけ部の勾配は 15% 以下 (特殊縁石を使用する場合は 10% 以下) とする。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行う。

参考図 2-3 植樹帯等の幅員を活用してすりつけを行う構造
(植樹帯等の幅員内ですりつけを行う場合)



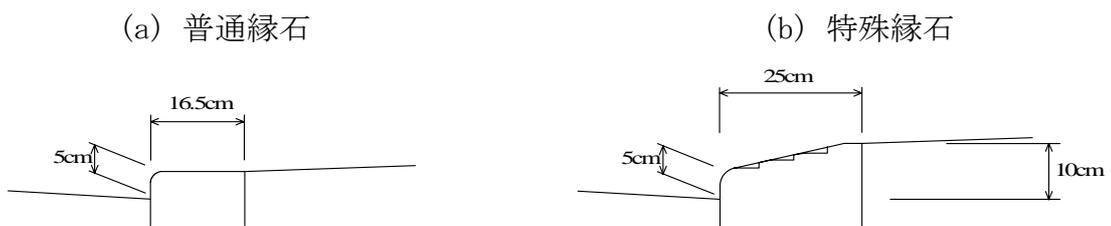
- ・ すりつけ部の横断勾配は15%以下とする。ただし特殊縁石を用いる場合には10%以下とする。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行う。

参考図 2-4 歩道の全面切下げを行う構造



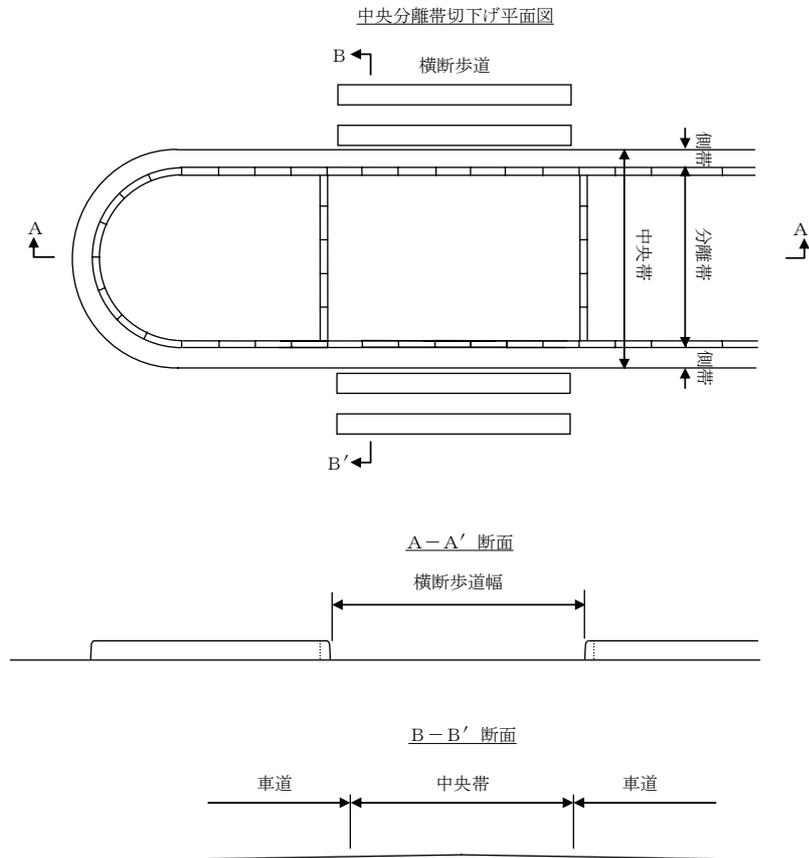
- ・ すりつけ部の縦断勾配は5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

参考図 2-5 車両乗入れ部における縁石の構造



3 横断歩道箇所における分離帯の構造

参考図3 横断歩道箇所における分離帯の構造

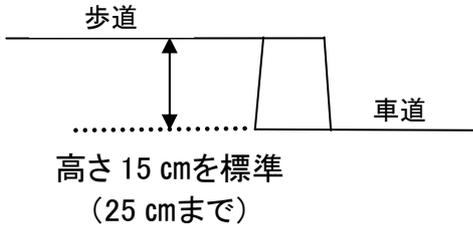


- ・ 歩行者及び自転車の横断の安全を確保するために、分離帯で滞留させる必要がある場合には、横断歩道箇所における分離帯と車道との段差は2cmを標準とする。

「歩道の一般的構造に関する基準」改正のポイント

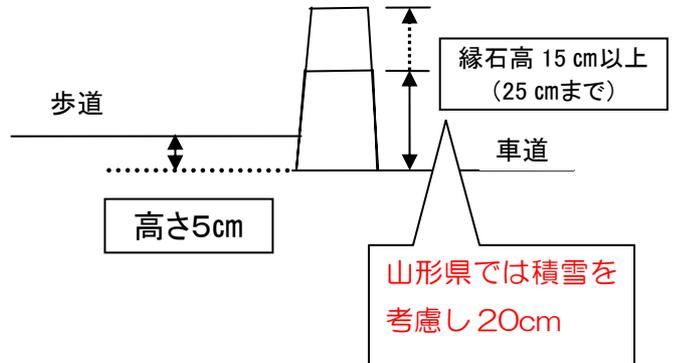
これまでの歩道

【マウントアップ形式】

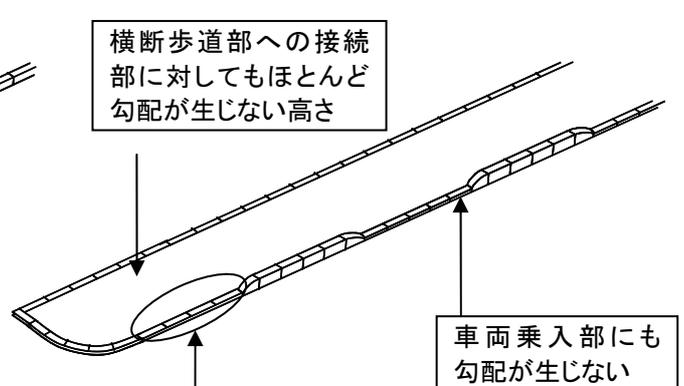
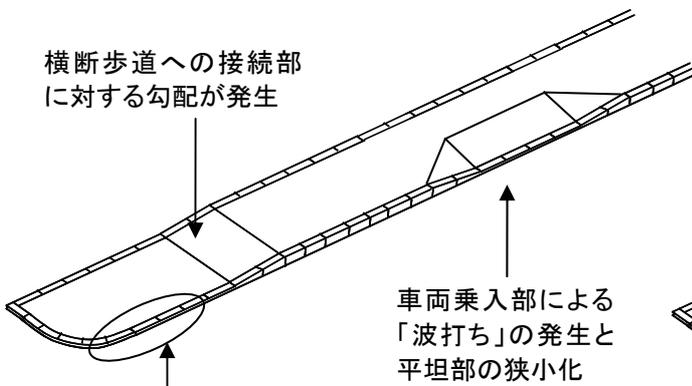


これから整備していく歩道

【セミフラット形式】



(課題)

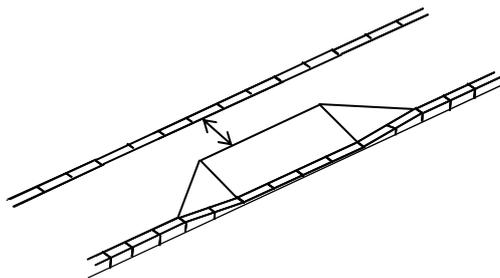


横断歩道との境界の高さは従来より「2cm」を標準

- ・ 車椅子使用者が少しでも昇り降りしやすいよう、なるべく低く
- ・ かつ、視覚障害者が杖や足によって車道との境界を認識できるような高さとして設定

既に在るマウントアップ歩道に対し、車両乗入部を設ける場合

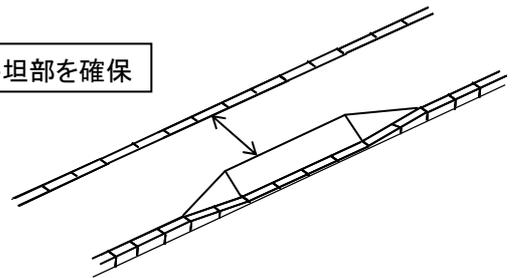
これまで



乗入部の勾配が比較的緩やかな規定
→平坦部を狭めてしまい、歩行に最低限
必要な1m幅が確保できない場合も

今後

平坦部を確保



乗入部の勾配を車両側に厳しく規定
→できるだけ広く平坦部を確保

事務連絡
平成18年3月29日

村山総合支庁建設部 都市計画課長 殿
各総合支庁建設部 道路(計画)課長 殿

土木部 都市計画課 課長補佐
交通基盤課 課長補佐
交通基盤課道路整備室 室長補佐

歩道の縁端構造について（再周知）

歩道等の整備に係る構造基準の運用については、平成16年3月2日付事務連絡等にて通知しているところですが、平成17年2月3日付国都街第60号の2、国道企第102号の2にて国土交通省より歩道の一般的構造に関する基準等について通知がありました（平成17年2月22日付交基第859号にて各総合支庁へ通知）ので、この点を踏まえ、歩道の縁端について、下記の点に留意願います（再周知）。

なお、貴管市町村に対しては、貴職より周知願います。

記

1. 横断歩道等に接続する歩道の部分等の構造

① 水平区間

横断歩道等に接続する歩道の部分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、やむを得ない場合にはこの限りではない。

② 車道との段差

歩道と車道との段差は、視覚障害者の安全な通行を考慮して2cmを標準とする。縁端部の縁石の構造は、東北地方整備局監修土木工事標準設計図集の通り※とする。

2. 車両乗り入れ部の構造

車両乗り入れ部における歩車道境界の段差は5cmを標準とする。縁端部の縁石の構造は、東北地方整備局監修土木工事標準設計図集の通り※とする。

※H16.2.16付管第2814号にて、東北地方整備局監修の土木工事標準設計図集に基づく設計を基本とすることを通知しておりますので、歩道の縁端部における設計もこれに倣うこととします。

(補足)

- 1) 平成16年3月2日付事務連絡にて通知している「切下げ部の縁石構造について」は、車両乗り入れ部の構造について書かれたものです。
- 2) 交通バリアフリー法上の重点整備地区における特定経路を構成する道路の歩道等の構造については、「バリアフリー構造基準」による必要があることに留意願います。

以上

(解説)

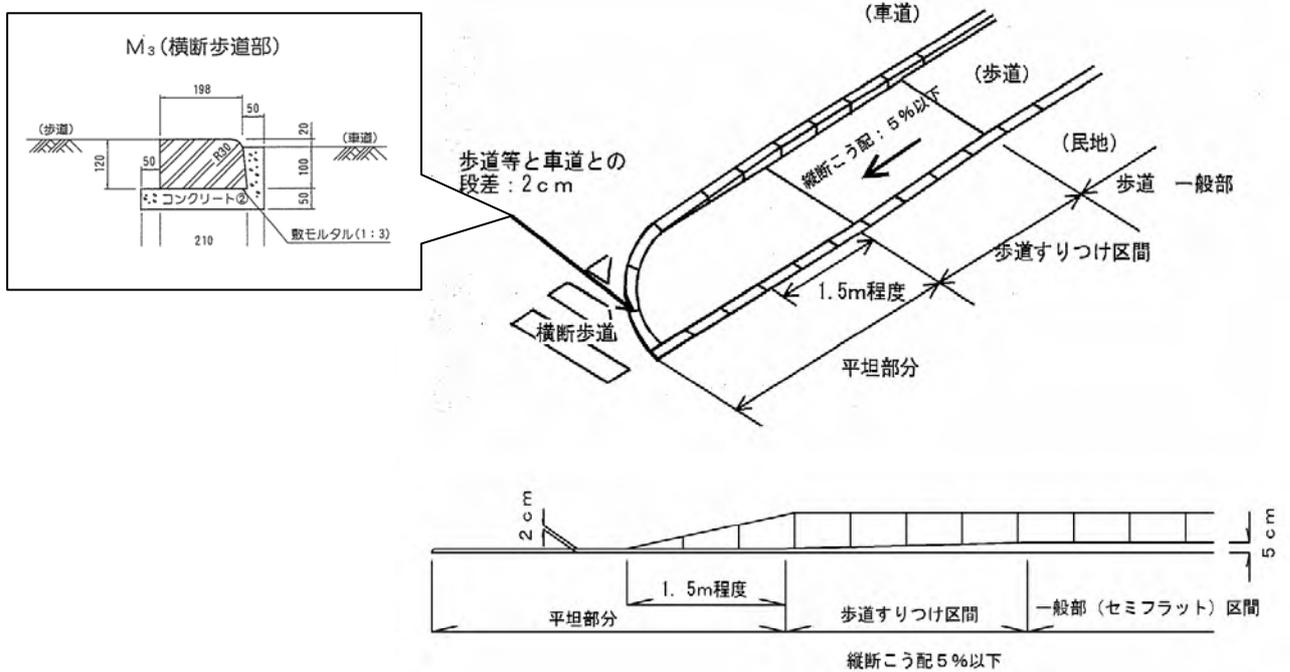
歩道等の整備に係る構造基準については、H17年2月3日付国土交通省通知「歩道の一般的構造に関する基準等について」によるものとし(この通知にてH11年9月10日付建設省通知「歩道における段差及び勾配等に関する基準」は廃止)、その他、山形県内での基準として、H16.3.2付事務連絡「歩道等の整備に係る構造基準の運用上の留意事項について」で運用することとします。

今回の通知は、H17.2.3付国土交通省通知に沿って、H16.3.2付事務連絡「歩道等の整備に係る技術基準の運用上の留意事項について」の歩道縁端部の切下げ部の縁石構造について、わかりやすく書き直したものです。

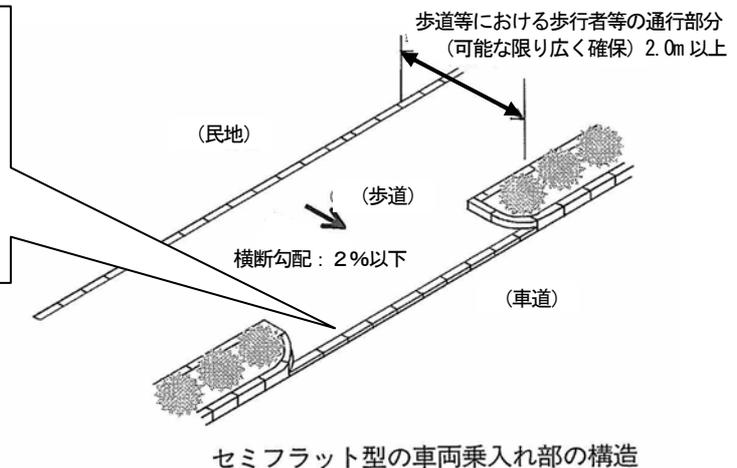
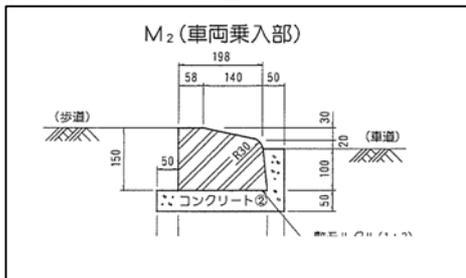
特に、「横断歩道等に接続する歩道の部分」に相当する縁石に「車両乗り入れ部」の縁石を設置すると、歩行者にとって歩きにくくなり、特に車椅子での通行が大変になりますので、注意願います。

●横断歩道等に接続する歩道の部分等の構造

※歩行者が歩きやすいように、2cmの段差にする。



●車両乗り入れ部の構造



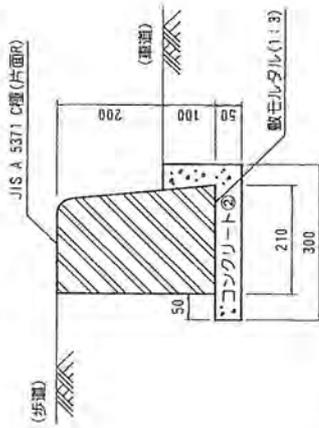
セミフラット型の車両乗入れ部の構造

IV-1

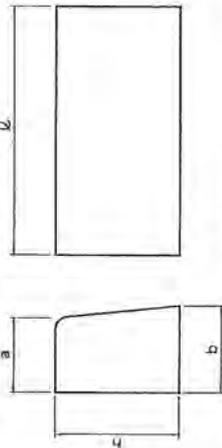
工種記号 (東北) HB-(M₁~3)
(型)

名称 歩車道境界工

M₁(マウンドアップ)



歩車道境界ブロックC種(片面R)寸法表

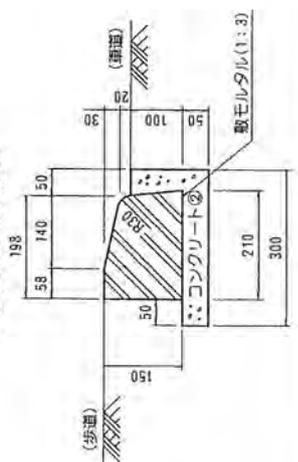


M₁(マウンドアップ)

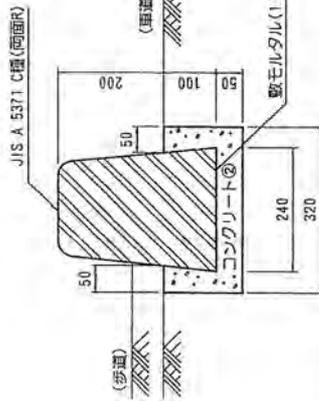
歩車道境界ブロック	a (mm)	b (mm)	h (mm)	Q (mm)	参考質量 (kg/個)
JIS A 5371	180	210	300	600	82
	180	210	300	2000	274

参考数量表 (10m当り)		
長さ (mm)	型枠 (m ²)	敷モルタル (m ³)
600	0.20	0.02
2000	0.20	0.02
	個数	
	16.5	5

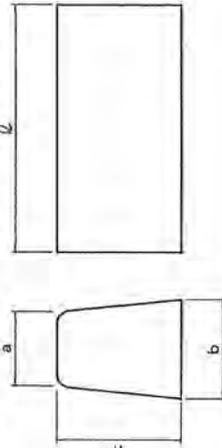
M₂(車両乗入部)



F(フラット)



歩車道境界ブロックC種(両面R)寸法表

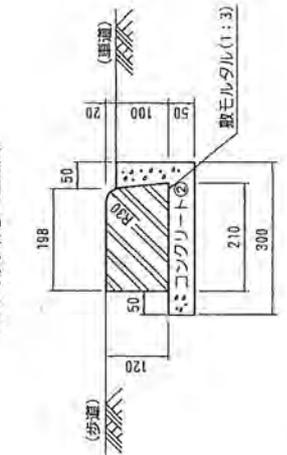


F(フラット)

歩車道境界ブロック	a (mm)	b (mm)	h (mm)	Q (mm)	参考質量 (kg/個)
JIS A 5371	180	240	300	600	88
	180	240	300	2000	295

参考数量表 (10m当り)		
長さ (mm)	型枠 (m ²)	敷モルタル (m ³)
600	0.25	0.02
2000	0.25	0.02
	個数	
	16.5	5

M₃(横断歩道部)



[仕様]

1. コンクリート設計基準強度 $\sigma_{ck} = 24 \text{ N/mm}^2$
2. コンクリート② 呼び強度 $\sigma_{ck} = 18 \text{ N/mm}^2$
3. 基礎材を必要とする場合はクラッシュチャーラン (最大粒径80mm以下)を計上する。

[設計表示方法]

HB-()-L=〇〇 m
(型) (延長)

M₂(車両乗入部)

参考質量 (kg/個)	参考数量表 (10m当り)
Q=600	コンクリート (m ²)
40	0.20
	敷モルタル (m ³)
	2.0

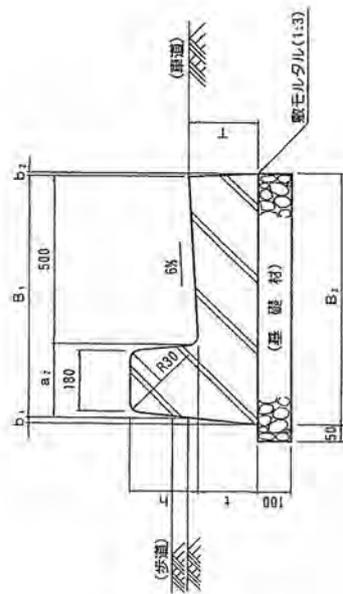
M₃(横断歩道部)

参考質量 (kg/個)	参考数量表 (10m当り)
Q=600	コンクリート (m ²)
34	0.20
	敷モルタル (m ³)
	2.0

I-4

工種記号	(東北)LS3-1-h()-T() (高さ)
名称	L型側溝(プレキャスト鉄筋コンクリート)

(標準部)



[適用条件]

一般車両(T-25相当)の影響を考慮する高盛土で不等況下が予想される場合や将来移設が考えられる場合等の路側に使用する。

[仕様]

- コンクリートの設計基準強度 $\sigma_{ck} = 24 \text{ N/mm}^2$
- 基礎材はクラッシュラン(最大粒径80mm以下)とする。
なお、路盤の上に設置する場合には基礎材は不要である。

[設計表示方法]

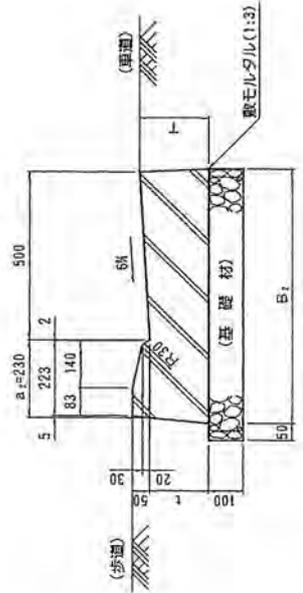
LS3-1-h()-T()-L=〇〇 m
(高さ) (エプロン厚) (延長)

側溝 $Q=2.0 \text{ m}$

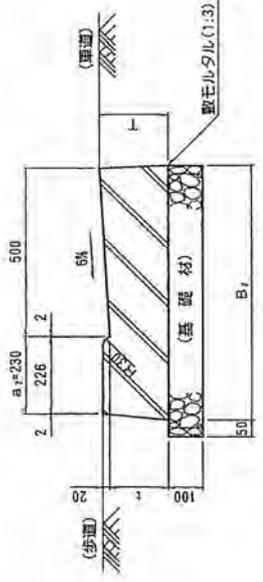
記号	寸法表 (mm)							参考数量 (10m当り)			
	h	T	t	B ₁	B ₂	a ₂	b ₁	b ₂	個数	参考質量 (kg/個)	敷モルタル (m ²)
LS3-1-h 200-T 200	200	200	170	720	747	220	17	10	5	790	0.8
LS3-1-h 200-T 250	250	250	220	730	755	230	22	13	5	960	0.8
LS3-1-h 250-T 200	200	200	170	730	757	230	17	10	5	850	0.8
LS3-1-h 250-T 250	250	250	220	730	765	230	22	13	5	1020	0.8

※参考質量は標準部を示す。

(車両乗入部)



(横断歩道部)



道 整 第 4 9 8 号
平 成 2 7 年 3 月 2 5 日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部 道路整備課長

歩道の舗装構成の改定について（通知）

歩道の舗装構成については平成11年3月26日付け道整第426号「道路技術マニュアルの改訂について」（P11-21）に基づき設計施工を行っているところですが、下記のとおり改定しましたので通知します。

なお、貴管内の市町村に対しては貴職より情報提供願います。

記

- 1 改定内容（別紙参照）
道路法 24 条承認工事の承認基準（平成 17 年 3 月 25 日付け交基第 1008 号「承認工事の取扱いについて」）と整合を図るため、乗入部の舗装構成を改定
- 2 適用
平成 27 年 4 月 1 日以降に施行伺いを行う道路設計より適用する。

【担当】

県土整備部 道路整備課
橋梁・舗装担当 蘇武・長岡
TEL：023-630-2606・2594

歩道の舗装構成

1. 一般部

歩道舗装の断面構成は、下図を標準とする。また、凍上するおそれのある箇所には凍上抑制層（上限15cm）を設けるものとする。

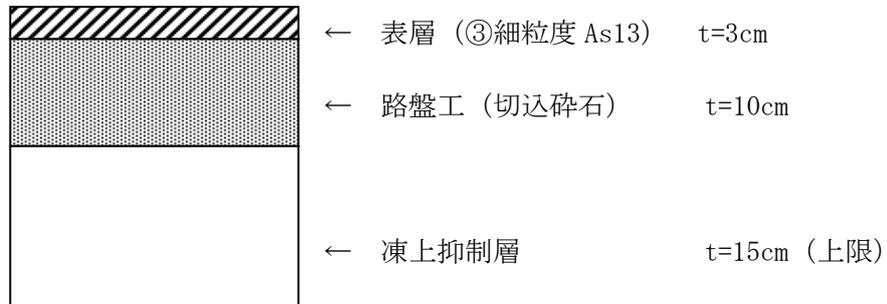


図. 歩道の標準断面

2. 歩道への乗入部

乗入部の舗装構成は本線舗装構成にかかわらず、また全ての乗入部について下表によることを標準とする。

舗装種類	構造	第1種通路	第2種通路	第3種通路
アスファルト 舗装	表層 (細粒度As13)	5	5	5
	基層 (粗粒度As20)	10	5	-
	路盤 (切込碎石50mm以下)	30	25	25
コンクリート 舗装	コンクリート ($\sigma 28=210\text{kg/cm}^2$)	25	20	15
	路盤 (切込碎石50mm以下)	25	20	10

表. 乗入部の舗装構成

・第1種通路

普通自動車のうち、概ね長さ8m以上の車両が出入りするガソリンスタンド、工場、大型店舗、ドライブイン、駐車場及び運輸倉庫等の通路

・第2種通路

普通自動車が入り出る通路で、第1種通路以外のもの

・第3種通路

小型自動車のみが入り出る第1種及び第2種通路以外のもの

※出典：平成17年3月25日付け交基第1008号「承認工事の取扱いについて」

4 道路標識に用いる文字の大きさについて

道維 第738号 平成7年3月31日

道路維持課長
 道路整備課長 から 庄内支庁建設部長 あて
 都市計画課長 各建設事務所長

道路標識に用いる文字の大きさは、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(標識令)別表第二に設計速度により基準となる寸法が示され、本県でも文字高20cm(漢字の寸法)を標準としてきたところです。

しかし、急激な高齢化社会への対応やより分かりやすい道路案内をするためには、文字高20cmでは視認性に乏しくなっていることから、視認性の向上を図るため、平成7年度より下記により取り扱うこととしたので通知します。

記

1. 文字の大きさ 30cm(漢字の寸法)
2. 適用の時期
 平成7年度事業の道路標識の新設または改善より適用する。
 ただし、0国、0県債で対応可能なものにあっては対応されたい。

5 吹払柵の形式選定について

道維 第216号 平成8年7月22日

道路維持課長 から 各建設事務所長 あて
 庄内支庁建設部長

標記について、別紙のとおり取り扱うことにしたので通知します。
 なお、貴管下市町村に対しては、貴職から周知徹底方宜しく御願います。

記

1. 適用について
 本通知は、県が県管理道路に平成8年度以降新たに設置する吹払柵の形式選定について適用する。

(別 紙)

1. 吹払柵の形式選定については、設置箇所の沿道条件、環境条件等の現場状況や設置後の恒常的な設置撤去費及び道路路肩の維持管理、さらに沿線住民の意見等を総合的に勘案して決定するものとするが、その使用区分は下記のとおりとする。

形 式	使 用 区 分
(1) 支柱折畳式 (下部収納型)	冬期以外の期間において、ドライバーの180度視界確保による道路周辺状況把握のため、標準形式として使用する。
(2) 上部収納型	前年度までに上部収納型を使用している継続箇所、計画区間内残延長や現場状況を勘案し、形式の変更が困難と思われる箇所に使用する。 また、補修にあたり形式の変更が困難と思われる箇所に使用する。
(3) 水平可動型	補修にあたり形式の変更が困難と思われる箇所に使用する。

2. 吹払柵の高さについて

吹払柵の高さは、道路幅員と吹き払い領域を考慮して決定するものとするが、2車線の道路においては4枚羽根(3.3m以上)を標準とする。

ただし、歩道のない2車線以下(概ね幅員7.0m以下)の道路において、道路線形と風向きがほぼ直角で、さらに将来にわたり、歩道の設置等による道路拡幅計画がない場合はこの限りではない。

3. 現在、道路線形と風向きの関係で、止むを得ず吹溜柵で対応している箇所については、用地の借り上げ、毎年の設置撤去にかかる維持管理費等の問題を勘案し、別途防雪柵について検討すること。

道保第321号
令和6年3月8日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部 道路保全課長

防雪柵の設計について（通知）

標記について、下記のとおり取扱うことにしたので、関係職員への周知徹底をお願いします。

なお、「防雪柵の設計風速について」（平成15年3月24日付け交基第1054号通知）及び「会計検査指摘事項（防雪柵の杭基礎の設計）に対する今後の対応について」（平成19年8月2日付け事務連絡）は、廃止します。

また、貴管内市町村へは貴職より情報提供してくださるよう併せてお願いします。

記

- 1 設計風速について
道路施設として設置する防雪柵の設計風速は、「40m/sec」と「設置箇所付近の再現期間30年に対する風速期待値から求まる設計風速」を比較し、大きい値を採用する。ただし、突然の強風などによる万一の転倒が、大きな事故や障害につながる可能性がある場合は、設計風速を50m/secにするなど別途検討すること。
- 2 防雪柵杭基礎の設計について
「道路橋示方書・同解説 IV下部構造編」を準拠すること
- 3 防雪柵杭基礎の杭種選定について
現場条件、経済比較等から総合的に勘案のうえ、「既製杭」か「H鋼杭」を選定すること。なお、H鋼杭の経済性の検討においては、直風に対する強軸方向の照査及び斜風に対する弱軸方向の照査を行うこと。ただし、風向や設置位置、柵構造等により、斜風の影響が著しく小さいと考えられる場合は、弱軸方向の照査を省略してもよい。
- 4 適用について
令和6年4月1日以降に新設する防雪柵の設計に適用するものとし、事業中箇所においても、可能な限り適用するものとする。

【 担 当 】 道路メンテナンス担当 外山、井上 TEL : 023-630-2608
--

○再現期間 30 年に対する風速期待値の算定について

防雪柵の設計風速は、道路吹雪対策マニュアルより、下式により基本風速に水平長補正係数を乗じて求める。

$$V = V_T \cdot v_2 \dots\dots\dots (式3.5.1)$$

ここで、 V : 当該地域における防雪柵の設計風速 (m/s)

V_T : 基本風速 (m/s)

v_2 : 水平長補正係数 (1.21を基本とする)

「道路吹雪対策マニュアル」 P3-5-1

基本風速の求め方

気象庁による気象官署及びアメダスの過去の年最大風速をもとに、年最大風速の分布型として Gumbel 分布 (I 型極値分布、二重指数関数) を採用する Gringorten の方法によって計算された再現期待値

「道路吹雪対策マニュアル」 P3-5-4

なお、設置箇所付近に気象庁観測所等がない場合は、設置箇所の風速と近傍の観測所の観測値を比較検討し、基本風速を設定すること。

○設計風速 40m/sec について

道路標識構造便覧に示される、路側式道路標識の設計風速より。

路側式の道路標識・・・40m/s

片持式、門型式、歩道橋添架方式の道路標識等・・・50m/s

「道路標識構造便覧」 P18

○突然の強風などによる万一の転倒が、大きな事故や障害につながる可能性

沿岸部などの瞬間的な突風が見込まれる地域であり、設置位置が車道のすぐ脇であるなど、転倒時に走行の安全性へ大きな影響を与える可能性がある場合を想定。

なお、吹き払い柵は、設置するための条件として、“「安定して強い風速をもつ」こと、「効果の及ぶ領域が 2 車線程度」と路肩近くに設置する必要があること（「道路吹雪対策マニュアル」 P376～378）」とされているため、一律 50m/sec とする。

○杭種選定の基本的な考え

「道路吹雪対策マニュアル」より、「杭基礎を採用する場合の杭種選定の基本的考え方としては、次の条件をすべて満たす場合にのみ H 鋼杭基礎を使用することとし、これ以外は既製杭基礎を使用することを原則する。」とされているため、杭基礎を採用する際は、現場条件等から総合的に勘案のうえ「既製杭」か「H 鋼杭」を選定すること。

構造的に十分に安全であり、既製杭より経済的に優位である場合は H 鋼杭を選定してよい。

2) 杭基礎形式

杭基礎の設計については「道路橋示方書・同解説 IV, 下部構造編」に準拠し*、以下の点に留意して基礎形状を決定する。

(中略)

杭基礎を採用する場合の杭種選定の基本的考え方としては、次の条件をすべて満たす場合にのみH鋼杭基礎を使用することとし、これ以外は既製杭基礎を使用することを原則とする。

- ① 風荷重を考慮する場合は、その設置位置が路側又は中央帯でないこと。
強風時における万一の転倒が大きな事故や障害につながる恐れのある路側又は中央帯等の位置に設置する場合は、既製杭を使用することを基本とする
- ② 既製杭基礎より経済的であること
H鋼杭と既製杭との経済比較を個別箇所ごとに行う必要はないが、相対的にH鋼杭が既製杭より経済的となる場合以外は鋼管杭を使用する。
- ③ H鋼杭を使用する場合は、杭軸直角方向の照査（斜風時含む）を行う
H鋼杭には強軸と弱軸が存在することから、H鋼杭を使用する場合には弱軸方向に対する照査する。

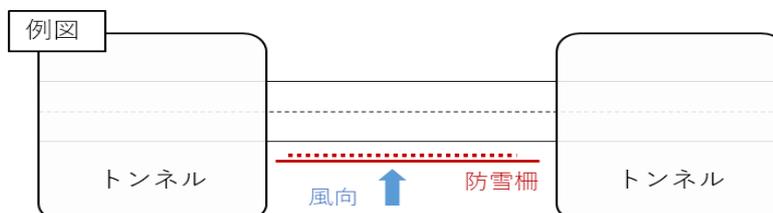
「道路吹雪対策マニュアル」P3-5-27

末尾に置く字句	意味の区別
……原則として……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、規格や取扱いを統一する必要性から設けた規定。したがって、規定の趣旨を逸脱しない範囲であれば、当該規定に従う必要はない

「道路橋示方書・同解説 I 共通編」P8表-1.2.1

○斜風の影響が著しく小さいと考えられる場合の例

防雪柵を構造物間に設置する場合など、橋軸方向への風の影響を想定しえないもの。



道 保 第 2 5 号
平成 26 年 5 月 1 日

各総合支庁 建設部長 殿
県土整備部 都市計画課長 殿

県土整備部 道路整備課長
道路保全課長

山形県交差点標識設置要領の策定について（通知）

このことについて、別添のとおり「山形県交差点標識設置要領」を策定したので通知します。

つきましては、交差点標識の整備を推進してくださるようお願いします。

(担当) 道路保全課 安全対策担当 電話：023-630-2608

山形県交差点標識設置要領

策定趣旨

平成16年12月に国の有識者会議である「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」が取りまとめた道路案内標識のあり方の中で、以下のとおり提言がなされ、それを受け全国的に主要交差点の充実について取り組まれている。

II. 自動車系案内の方向性

(1) 主要交差点名の表示の充実

- ・ 現位置認識の有効な手段として交差点名称を表す標識（「主要地点」標識（114の2-A））を充実する。
- ・ 標識に掲げる地点名称については、視認性確保の観点から、できる限り短く分りやすいものが望ましい。その際、英語表記を行った場合の視認性（文字数）にも配慮することが必要である。
- ・ 必要に応じ、交差点の手前に設置する予告標識にも当該交差点の名称表示を行うことを検討する。
- ・ 交差点名称の情報については、道路地図・カーナビへの反映を図る。

しかし、県が管理する道路が互いに交差する交差点における交差点表示の整備率は14%程度に留まっている。

このため、県外からの旅行者などから交差点表示が少ないことにかかる苦情が寄せられている。

そこで、このたび県管理道路の交差点における交差点表示の充実を図ることを目的として、本設置要領を策定するものである。

なお、本設置要領は「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（昭和35年総理府・建設省令第3号。以下「標識令」という。）、「道路標識設置基準・同解説」（昭和62年1月社団法人日本道路協会。以下「基準」又は「解説」という。）、「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例」（平成24年12月25日山形県条例第92号。以下「県条例」という。）及び「同施行規則」（平成25年2月1日山形県規則第5号。以下「県規則」という。）によって設置することを基本とし、特に留意する点や設置に関する詳細な方針等を定めたものである。

今回の本要領の対象となる案内標識は標識令の「別表第1」の案内標識 主要地点（114の2-A・B）及び県規則の別表 1案内標識 主要地点（114の2-A・B）のうち交差点内に設置するもの（以下「交差点標識」という。）とする。

標識令 別表第1 案内標識	県規則 別表 1案内標識
主要地点 (114の2-A)	主要地点 (114の2-B)
	
	

1 設置者

【標識令】

(設置者の区分) 第四条

道路標識のうち、次に掲げるものは、道路法による道路管理者（以下「道路管理者」という。）が設置するものとする。

- 一 案内標識
- 二 …略…

【基準】

2-5 公安員会が所管する標識との関係

「道路標識には道路管理者が設置する標識と都道府県公安委員会が設置する標識とがあり、設置にあたっては両者の関係について次の各項に留意するものとする。…略…」

【解説】

PP.41-42

「道路標識は、道路法第 45 条第 1 項、第 48 条第 1 項及び第 2 項、第 48 条の 5 第 2 項、第 48 条の 9 第 4 項、高速自動車国道法第 17 条第 2 項及び道路交通法第 4 条第 1 項のいずれかの規定に基づき設置される。このうち道路交通法に基づくものは都道府県公安委員会が設置し、その他については当該道路の管理者が設置する（「標識令」第 4 条）。これを標識の種類と設置者の区分とで整理したものが表 2-10 である。…略…

表 2-10

区分 \ 種類	案内標識	警戒標識	規制標識	指示標識
道路管理者のみが設置するもの	全案内標識	全警戒標識	危険物積載車両通行止め、最大幅、自動車専用	—
…略…				

【県設置要領】

- 1 県が管理する道路の区域内に設置する交差点標識は、県の道路管理者が設置するものとする。
- 2 県が交差点標識を設置しようとする交差点内に他の道路管理者が管理する区域があつて、その区域に県が設置する交差点標識と同一のものを設置すべき箇所がある場合は、当該道路管理者に同時期の設置について働きかけるものとする。

2 設置箇所

【基準】

2-2 道路標識の設置体系

道路標識は、標識の種類や規格、交通の特性等を勘案し、必要な整備水準が保持されるよう合理的な設置計画に基づいて設置するものとする。

3-2-2(3) 現在地の表示

主要な交差点、主要な町・丁目、主要な橋やトンネル等交通上の主要な目標となる地点には、「主要地点（114 の 2-A、B）」を道路の左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交差点における進行方向の正面の路端に設置して、現在地の地名点を表示するものとする。

【解説】

PP.15-16

「3）地点案内標識及び道路の附属施設案内標識の設置の目安

地点案内標識及び道路の附属施設案内標識の設置の目安を表 2-6 に示す。…略…

表 2-6 地点案内標識及び道路の附属施設案内標識の設置の目安

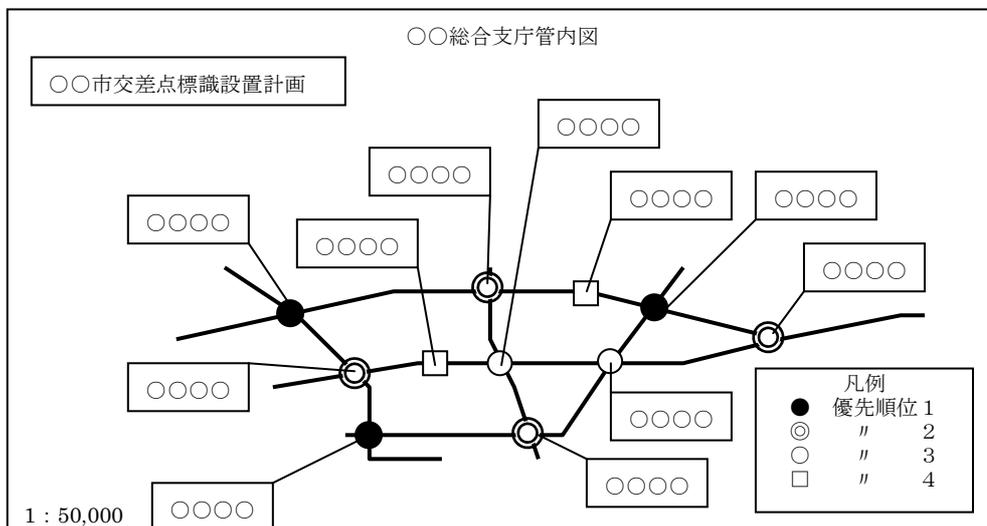
○…必要に応じて設置するもの

標識種別	対象道路	補助幹線道路 以上の道路	摘 要
主要地点 (114 の 2-A)	(114 の 2-B)		主要な交差点及び地点名を一般的に親しまれている名称で表示し、当該地点の手前 30m 以内に設置する。
			

【県設置要領】

- 1 県の道路管理者は、国道及び主要地方道、一般県道がそれぞれ又は互いに交差する交差点に交差点標識の整備を推進するものとする。なお、広幅員（2車線以上）の市町村道と交差しかつ信号機のある交差点にも必要に応じ整備するものとする。
- 2 県の道路管理者は、交差点標識について、その設置箇所と地点名、優先順位等について各市町村単位で設置計画を作成するものとする。
- 3 2の計画を作成する際は、各市町村、各警察署と調整するものとする。
- 4 交差点の新設等により新たに交差点標識の設置が必要となったときは、交差点の新設等にかかる工事により交差点標識を設置するものとする。
- 5 信号機の新設等により新たに交差点標識の設置が必要となったときは、設置計画を変更して対応するものとする。
- 6 設置計画については、山形県標識適正化委員会から意見等を聞くことができるものとする。

図 2-1 設置計画の作成例



3 設置場所

【標識令】

第二条別表第一

「高速道路等以外の道路において設置を必要とする地点における左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交差点における進行方向の正面の路端」

【基準】

3-1-1 設置場所の選定

道路標識の設置場所の選定に際しては、次の各項に留意のうえ決定するものとする。

- 1) 道路利用者の行動特性に配慮すること。
- 2) 標識の視認性が妨げられないこと。
- 3) 沿道からの道路利用にとって障害にならないこと。
- 4) 必ずしも交差点付近に設置する必要のない標識は、極力交差点付近を避けること。
- 5) その他、道路管理上支障とならないこと。

3-2-2(3) 現在地の表示

主要な交差点、主要な町・丁目、主要な橋やトンネル等交通上の主要な目標となる地点には、「主要地点（114の2-A、B）」を道路の左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交差点における進行方向の正面の路端に設置して、現在地の地名点を表示するものとする。

【解説】

PP.15-16

「3）地点案内標識及び道路の附属施設案内標識の設置の目安

地点案内標識及び道路の附属施設案内標識の設置の目安を表2-6に示す。…略…

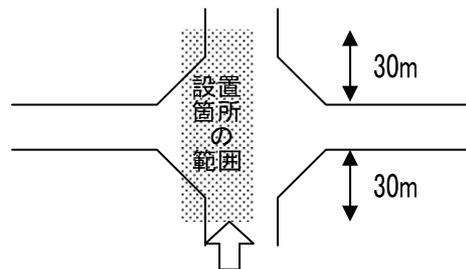
表2-6 地点案内標識及び道路の附属施設案内標識の設置の目安

○…必要に応じて設置するもの

標識種別	対象道路	補助幹線道路 以上の道路	摘 要
主要地点 (114の2-A) (114の2-B) 		○	主要な交差点及び地点名を一般的に親しまれている名称で表示し、当該地点の手前30m以内に設置する。

【県設置要領】

- 1 交差点標識は、標識令及び基準に則り、道路の左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交差点における進行方向の正面の路端に、他の標識及び信号機の視認性を妨げないように設置するものとする。
- 2 交差点標識は、当該交差点及び交差点の前後30m以内に設置することを原則とする。



- 3 すでに交差点の手前の予告案内標識などに「主要地点の標識」を添架している場合に

においては、交差点内に設置されている場合を除き、別途交差点内に交差点標識を設置するものとする。

4 設置方法

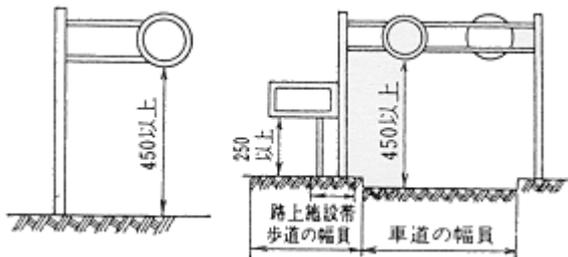
【標識令】

第三条別表第二備考 三 柱 (一) 寸法

「図示の寸法を基準とする。」

同 四 その他 (一) 取付け方等

「1 本標識板…略…の取付け方は、図示の取付け方を基準とする。ただし、必要があり、かつ、適当と認められる場合においては、次の図の例によることができる。」



- 2 同一場所に二以上の道路標識を設置する場合には、その本標識板…略…を一の柱に取り付けることができる。
- 3 …略…
- 4 道路標識を設置する場合において、1から3までの規定によって設置することが適当でないと認められるときは、表示板を信号機、電柱その他の工作物に取り付けることができる。」

【基準】

3-1-2 設置方式及びその選定

(1) 設置方式

1) 路側式

i) 標示板の設置高さ

標示板の設置高さ（路面から標示板の下端までの高さ…略…）は、下記の場合を除き、1.80mを標準とする。…略…

- ① 標識を歩道等に設置する場合で、路上施設を設置するための帯状の部分がなく、かつ十分な歩道等の幅員を確保できない場合、標示板の設置高さを2.5m以上とするものとする。
- ② 積雪地域に設置する標識については、当該地域の積雪深等を考慮して1.8m以上の適切な設置高さとするものとする。

ii) 支柱及び表示板の設置位置

歩道等を有する道路において歩道等に標識を設置する場合には、原則として歩車道境界と標識との間を25cm以上離すものとする。

また、中央分離帯、交通島に設置する場合にも同様に分離帯端等から25cm以上離すものとする。

歩道等を有しない道路にあって、路端に標識を設置する場合には、車道部端の外側に設置することを原則とする。ただし、人家が連担しているなどの理由により車道部端の外側に標識を設置する余裕がない場合には、車道部端の内側50cmの範囲内に設置するものとする。

2) 片持式・門型式

i) 標示板の設置高さ

標示板の設置高さは5.0mを標準とし、少なくとも4.7m以上、確保することが望ま

しい。

ii) 支柱の設置位置

支柱の設置位置は、路側式の場合に準ずるものとする。

3) 添架式

添架式の場合の標示板の設置高さ、設置位置については、添架する施設の機能を損わないよう配慮するとともに、添架する施設の構造、標識の種類を検討のうえ、路側式、片持式、門型式の場合に準じて設置するものとする。

(2) 設置方式の選定

1) 案内標識

案内標識の設置方式は、標識の種類、設置目的、路線の重要度、設計速度等を勘案のうえ、標識の設置効果を損わないよう選定するものとする。

…中略…

なお、設置場所の付近に既設の照明灯、横断歩道橋等がある場合には、上記の1)～4)にかかわらず、添架式の妥当性を検討の上、できるだけこれを利用することが望ましい。また、信号機への添架については公安委員会と協議のうえ検討することとする。なお、門型式の支柱が付近にあり、他の標識を設置する余裕がある場合にも同様にこれを利用することが望ましい。

3-1-4 標示板の取付角度

案内標識「著名地点(114-B)」を除く道路標識の標示板の取付角度(標示板を路面へ投影した場合の車両進行方法に対する角度)は、設置方式及び標識の種類により次に掲げるものを標準とする。

(1) 路側式

1) 警戒標識及び案内標識

ほぼ直角(80°～90°)

…略…

(2) 片持式及び門型式

原則として直角とする。

…略…

3-1-5 標示板の併設

同一の支柱に2以上の標示板を設置する場合には、次の各項に留意するものとする。

(1) 案内標識、警戒標識、規制標識、指示標識の各標識は、相互に関連がある場合を除き、他の施設の標識との併設は原則として避けるものとする。

(2) 同じ種類の標識であっても、必要以上に併設しないものとする。…略…

(3) なお、次のような場合には、標示板の併設について検討する必要がある。

1) 現に道路標識が設置されている場所に、近接して道路標識を設置する必要がある場合、あるいは近接した場所に新たに2以上の標識を設置する場合で、併設することにより設置効果が損われない場合。

…略…

3-2-2(3) 現在地の表示

主要な交差点、主要な町・丁目、主要な橋やトンネル等交通上の主要な目標となる地点には、「主要地点(114の2-A、B)」を道路の左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交差点における進行方向の正面の路端に設置して、現在地の地名点を表示するものとする。

【解説】

PP.50-59

「(1) 道路標識の設置方式

道路標識の設置高さ、設置位置を決める場合には車道部及び歩道等の建築限界を侵さないこと、視認性を損わないことの2点に特に留意する必要がある。…中略…

1) 路側式

i) 標示板の設置高さ

① 路側式標示板の設置高さは、標識令で表3-1-2のように規定されている。

表3-1-2

標識の種類	設置の高さ (cm)	摘 要
案内標識 …略…	180 以上	標示板下端まで

設置高さを低くした場合には標示板の汚損が早い、街路樹等が視認性を妨げるおそれがあるなどの問題があり、一方設置高さを高くした場合には標示板に近づいた時に運転手の死角に入る、汚損した場合の清掃が大変になるなどの問題がある。このため、標識令においては設置高さについて相当な幅を持った規定となっているが、ここでは180cmを標準とした。…略…

また、歩道等に設置する場合において、歩道等の幅員が歩行者等の交通量に対し十分でない場合、もしくは交通量にかかわらず、歩道にあつては最低1.5m程度、自転車道にあつては最低2.0m程度より狭い場合においては歩行者等の通行に対する障害を極力少なくする必要があるため、歩道等の建築限界である2.5m以上まで高くすることとした。

② 標識を積雪地域に設置する場合には、当該地域の積雪深、除雪方法等を考慮して、積雪、堆雪により標識の視認性が損われることのないように、また、除雪の妨げとならないように、1.8m以上の適切な設置高さとするものとする。

ii) 支柱及び標示板の設置位置

歩道、分離帯、交通島に標識を設置する場合には、道路構造令第12条の建築限界の規定に基づきこのように定めた。ただし、歩道等に標識を設置する場合で、車道に接続して路肩を設ける場合には建築限界のみを考えれば必ずしも歩道等端に25cmの余裕を確保することが望ましい。

歩道等を有しない道路では、車道、中央帯、交通島、路肩（路上施設を設けるための路肩の部分〔いわゆる保護路肩〕を除く。）からなる道路の部分を用いる。（図3-1-1略）

この場合路側に余裕があれば車道部端から標示板の端までの空間を高速道路等50cm、一般道路で25cm程度確保することが望ましい。

ただし、人家が連担しているなどやむをえない事情がある場合には、車両制限令第5条の規定、標示板の大きさなどを考え車道部端より内側50cmの範囲内に収まるよう設置しても良いこととした。…略…

2) 片持式、門型式

片持式、門型式の車道の情報に標識を設置するため設置高さとしては車道の建築限界すなわち4.5m以上の空間を確保する必要があり、一般にはこれに施工の誤差、板のゆれ、路面のオーバーレイ等に対する余裕を50cm考え、5.0mを標準とした。また、やむをえない場合でも、少なくとも4.7m以上、確保することが望ましい。

なお、積雪地域においては、除雪方法を検討のうえ堆雪深、圧雪深を考慮して、必要に応じ設置高さに余裕を見ることが望ましい。…略…

イ) 歩道等に設置する場合（路側式）

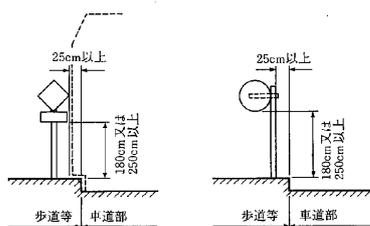


図3-1-2

ロ) の1 歩道等を有しない場合（路側式）

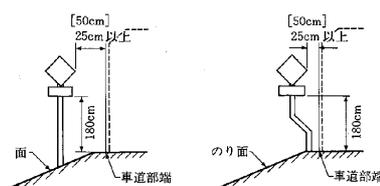


図3-1-3

注)〔〕内は、第1種第1級及び第2級の道路

ロ) の 2 中央分離帯に設置する場合

図 3-1-4

図 3-1-5

ハ) 道路の中央に設置する場合 (路側式)

図 3-1-6

ニ) の 1 片持式

図 3-1-7

ニ) の 2 片持式 (植樹されている道路の例)

図 3-1-8

ホ) 門型式

図 3-1-9

ヘ) 添架式

図 3-1-10

図 3-1-11

(2) 設置方式の選定

標識令においては、道路標識の設置方式は路側式を基準とすることになっており、必要がある場合には、片持式又は門型式としても良いこととしている。

…略…また、案内標識については、標識の種類によっては、伝達すべき情報量の多いものがあり、これについては、片持式又は門型式として遠方からも十分視認できるように設置する必要がある。

以下、標識の種類別に設置の方式の考え方を記述する。

1) 案内標識

案内標識の設置方式は一律に決め難いため、このような表現とした。

…略…案内標識は、一般には路側式が良いが、他車線道路にあつては必要に応じ片持式についても見当することが望ましい。

表 3-1-3 に参考までに、一般国道クラスの幹線道路における一般的な設置方式を示す。ただし、(114 の 2-A、B) については、視認性、経済性の点からも公安委員会と協議のうえ信号機に添架することを検討するとよい。

…略…

表 3-1-3 幹線道路 (一般国道) における設置方式

標識番号	標識の種類	設置方式
…略… 114 の 2-A、B …略…	主要地点	路側式 (多車線道路にあつては必要に応じて片持式)

…略…」

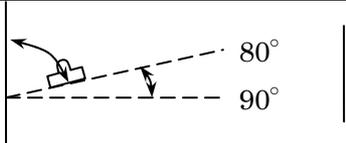
PP.70-71

「案内標識「著名地点（114-B）」を除く道路標識の取付角度としては、一般に標示板と道路中心線との角度を考えれば良いが、曲線部等に設置する場合には、当該標識を視認する車両の位置における道路中心線の方向を基準に考える必要があるため、車両進行方向に対する角度としている。

路側式の場合の取付角度を具体的に示したものが表 3-1-8 である。

…略…

表 3-1-8 路側式標識の取付角度

標識の種類	取付角度	例 図
案内標識及び警戒標識	道路とほぼ直角	
…略…	…略…	…略…

なお、添架式の場合の取付角度も上記に準じて行えば良い。特に横断歩道今日が道路に対して直角に設置されていない場合には、取付金具を調整して標示板が道路に対して直角になるように留意する必要がある。

標示板は、一般にはほぼ鉛直に設置すれば良いが、積雪地域においては、標示板への着雪を防ぐために、20°程度傾けることも検討すると良い。

また、この角度によっては、車両の強いヘッドライトが標示板に当り、表面反射により、かえって標識が見えにくくなる場合があるので、注意する必要がある。」

PP.73-74

「道路標識は、運転者が走行しながら視認し、短時間にその内容を把握し、判断する必要がある。このため、標識を必要以上に併設することは、運転者に過大な負担を強いることとなり、標識の設置効果を損う可能性があるため、必要以上の標識の併設は避けることが望ましい。

なお、標識を併設する場合の設置方式としては、次に示す方式を標準とする。

1) 路側式

標識の併設は、標識の同一面において2段までとすることが望ましい。

また、併設する場合には、主要なものから次の順に設置するものとする (図 3-1-19)

2) 片持式、門型式

片持式、門型式に複数の標識を併設する場合には、案内標識については主要な標識の順に道路中央線側から左側へ添架するものとする。また、他の種類の標識を添架する場合には、最左端とすることが望ましい。」

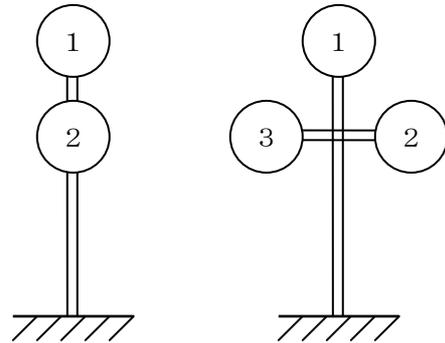


図 3-1-19 標識の併設例

PP.116-117

「3) 設置方法

信号機のある交差点にあつては、信号機の下に吊り下げる方法が視認性もよく一般的である。ただし、この場合には、公安委員会との調整が必要である。信号機のかさ上げができなくて、標示板の下端と路面のクリアランスがとれない場合は、信号機の腕木につけてもよいであろう。

信号機のない地点、又は、大きな交差点等で文字を 30cm 以上に大きくする必要があるときは、専用柱 (路側、片持式) の設置や、既設の門型式若しくは片持式標識柱又は横断歩道橋への添架を考慮すべきであろう。

いずれの方法をとるにせよ、できるだけ2方向以上から板面表示を判読できる多面表示

にすることが望ましい。

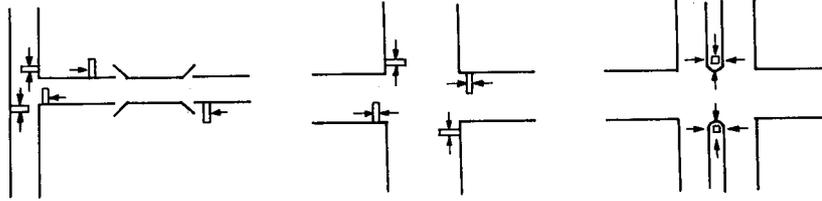


図 3-2-63 多面表示例

【県設置要領】

- 1 交差点標識を設置する場合は、早期に広域的普及を目指すことから、当面一交差点の一方方向につき1面を設置することを基本とする。また、多面表示については、添架方式の荷重を軽減することから、横断歩道橋と専用柱に設置する場合を除き、行わないこととする。
- 2 交差点標識を設置する場合は、視認性、経済性の点から以下の順で設置方式を検討するものとする。
 - ① 既設の交差点照明灯に添架（信号機共用柱や、走行車輛からの視認性が確保できる場所に限る）
 - ② 既設の標識柱に添架（交差点内及び前後30m以内であって、走行車輛からの視認性が確保できる場合に限る）
 - ③ 既設の横断歩道橋に添架
 - ④ 既設の信号機の柱に添架
 - ⑤ 専用柱（路側式、片持式）
 - ⑥ 既設の信号機の腕木に添架
- 3 交差点標識の標示板を設置するにあたっては、標識令及び基準に則り、設置高さ及び設置位置に十分留意の上設置するものとする。

5 様式

【標識令】

第三条別表第二

「114の2-A、114の2-B」

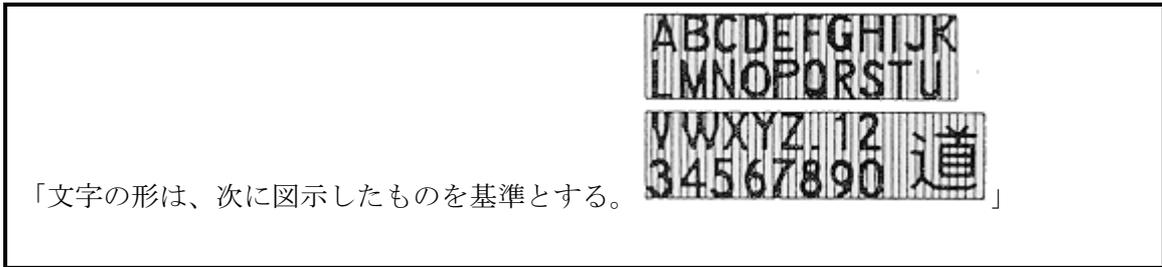
同備考 一 本標識板 (一) 表示

- 1 案内標識…に係る図示の文字…略…は、例示とする。
- 2 案内標識の英語による表示は、国土交通大臣が定めるところによるものとする。
- 3 高速道路等以外の道路に設置する案内標識…略…については、英語による表示は、特に必要がない場合は、省略することができる。」

同備考 一 本標識板 (三) 色彩 1 案内標識

「(10)「主要地点」を表示するものについては、文字、…略…及び縁線を青色、縁及び地を白色とする。」

同備考 一 本標識板 (四) 文字の形



【基準】

2-4 ローマ字併用表示

案内標識には、標識令に基づき、ローマ字併用表示を行うものとする。

3-1-3 標示板・文字の寸法等

標示板の寸法及び文字・記号等の大きさ、形、色は、標識令に基づくものとし、標示板・文字等の拡大率は、交通が安全かつ円滑に走行できるよう、道路標識の種類と道路及び交通の状況を考慮のうえ、適切に決定するものとする。

【解説】

P.37

「…略…案内標識を整備する場合には、標識令に基づき、ローマ字併用表示を行うものとする。…略…」

PP.69-70

「(4)文字の形等

1) 文字の形等

道路標識の標示内容のうち、文字は案内・補助標識の大部分、規則・指示標識の一部に用いられる主要構成要素である。これらに用いる文字としては、漢字、ひらがな、カタカナ、アルファベット、数字があり、書体はみやすく読みやすいものを選び、道路利用者に表示内容を正確に伝達させなければならない。

このようなことから標識に用いられる書体として、一般道路の標識に用いる日本字は、丸ゴシック体…略…とする。

なお、高速道路等においては、画数の多い漢字について、視認性を高めるために簡略化した文字を用いる例もあるが、一般道路においては、歩行者（特に、児童、生徒）が標識を目にする機会も多いため、社会生活及び教育に及ぼす影響を考慮し、簡略化した文字は、用いないものとする。

また、標識に表示する漢字は、原則として、常用漢字とするが、地名で、常用漢字以外の漢字が用いられている場合は、この限りではない。

なお、文字の表記については「道路案内標識文字の表示基準（案）」（関東地方建設局）を参照されたい。

2) 標示板の色

道路標識の色は視認性、識別性、注意喚起の効果を考慮し、各標識毎に赤、緑、青、白、黒色の組合せが標識令で定められている。

標識の色別で特に注意を要するものは、案内標識に用いる地の色で、…略…高速道路等以外の道路に設置するものは青地（又は白地に青文字）とすることとなっている。…略…」

P.115

「1) 種類及び使用区分

A型を標準とし、設置場所又は設置方式等からA型では不都合な場合はB型とする。」

【県設置要領】

- 1 交差点標識の種類は A 型を標準とし、建築限界や取付方法での制約など、設置場所又は設置方式等から A 型では不都合な場合は B 型とする。
- 2 交差点標識の英語表記については、H26 年 3 月の標識令の一部改正に伴い公布・施行された「道路の案内標識の英語による表示に関する告示」（H26 年 3 月 26 日付け国土交通省告示第 372 号）に基づき外国人旅行者にも分かりやすい表記とすること。
 なお、観光庁が H26 年 3 月に策定した「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」では、固有名詞と普通名詞を含む原語パターンに応じた英語の表記方法が示されているので、参考とすること。

6 表示板及び文字等の基本寸法

【標識令】

第三条別表第二 備考 一本標識板 (五) 文字等の大きさ等

「2 高速道路等以外の道路に設置する案内標識…略…の文字の大きさは、道路設計速度に応じ、次の表の下欄に掲げる値（ローマ字にあっては、その二分の一の値）を基準とする。ただし、必要がある場合にあっては、これを一・五倍、二倍、二・五倍又は三倍に、それぞれ拡大することができる。

設計速度（単位 キロメートル毎時）	文字の大きさ（単位 センチメートル）
七〇以上	三〇
四〇、五〇又は六〇	二〇
三〇以下	一〇

8 縁、縁線及び区分線の太さは、次の寸法を基準とする。

（1）縁は、…日本語の大きさの二十分の一以上の太さとし、縁線及び区分線は、日本語の大きさの二十分の一以上の太さとする。」

【基準】

3-1-3 標示板・文字の寸法等

標示板の寸法及び文字・記号等の大きさ、形、色は、標識令に基づくものとし、標示板・文字等の拡大率は、交通が安全かつ円滑に走行できるよう、道路標識の種類と道路及び交通の状況を考慮のうえ、適切に決定するものとする。

【解説】

PP:59-62

「(1) 標示板及び文字等の基本寸法

標示板の基本寸法は、文字数の変化により定まるものと、文字数や記号を一定として標示板の寸法を定めたものとに分けられる。

1) 案内標識

…略…

一般道路に用いる案内標識で上記以外の標識の文字等の基本寸法は原則として次によることとする。

i) 漢字の大きさ

設計速度	70km/h 以上	……30cm（基準値）
	40、50、60km/h	……20cm（ " ）
	30km/h 以下	……10cm（ " ）

- ii) ローマ字の大きさ
大文字—漢字の大きさの 1/2 (小文字は大文字の 3/4 程度である。)
…略…
- v) 文字 (漢字) の間隔は、漢字の大きさの 1/10 以上とする。
…略…

(2) 拡大率

標示板及び文字等の基本寸法の定めは前述したとおりであり、その拡大率又は縮小率については、標識令で範囲をもって規定しており、その要約を示すと表 3-1-4 のとおりである。

表 3-1-4 標示板及び文字等の拡大率及び縮小率

分類	道路の区分	標 識 の 種 類	拡大率もしくは縮小率
案内標識 …略…	…略… 一般道路	…略…及び「主要地点」	1、1.5、2、2.5、3 倍

拡大率の選定にあつては、道路景観の見映えなどを考慮し、道路の形状又は交通の状況等がほぼ一定区間においては、標識種別 (案内、警戒、規制等) 毎にできるだけ一律の拡大率とし、標示板の大きさについても揃えることが望ましい。

表 3-1-5 は、案内標識及び警戒標識の拡大率の標準値を示したものである。この標準値は次の観点に基づいて検討し定めたものである。

- ① 道路標識がドライバーに見落とされにくいこと。
- ② 道路標識の内容がドライバーに容易に判読されうること。
- ③ 道路標識設置の経済性。

表 3-1-5 拡大率の標準値

(a) 一般道路

	案 内 標 識			…略…
	…略…	…略…及び「主要地点」	…略…	…略…
片側 2 車線以上	…略…	1.0(1.5)	…略…	…略…
片側 1 車線	…略…	1.0(1.5)	…略…	…略…

注) () は交通量が多い場合
…略…」

【県条例】

第 3 章 県道に設ける道路標識の寸法

第 45 条 県道に設ける道路標識のうち案内標識…略… (これらの道路標識の柱の部分を除く。) の寸法は、次項及び第 3 項に定めるもののほか、規則で定める。この場合において、当該寸法は、道路を利用する者の利便性及び安全性が向上するように定めるとともに、地域の景観の形成に配慮するように定めるものとする。

2 自動車専用道路以外の道路に設置する案内標識で規則で定めるものの文字の大きさは、30 センチメートルを基準として規則で定める。

3 …略…

【県規則】

第 3 章 県道に設ける道路標識の寸法

(道路標識の寸法)

第 8 条 条例第 45 条第 1 項の県道に設ける道路標識のうち案内標識…略… (これらの道路標識の柱の部分を除く。) の寸法、同条第 2 項の規則で定める案内標識及びその文字の大きさ…略…の寸法は、別表のとおりとする。

別表

1 案内標識

主要地点 (114の2-A)	主要地点 (114の2-B)	備考
		

1 本標識板の寸法等は、次のとおりとする。

(1) 寸法
…略…

(2) 文字等の大きさ等
…略…

ロ 自動車専用道路以外の道路に設置する案内標識…略…の文字の大きさは、30センチメートル（ローマ字にあつては、その2分の1の値）を基準とする。ただし、地域の景観の形成に配慮する必要がある場合又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にあつては、道路の設計速度に応じ、これを次の表の右欄に掲げる値（ローマ字にあつては、その2分の1の値）とすることができる。

設計速度 (単位 キロメートル毎時)	文字の大きさ (単位 センチメートル)
70以上	30
60、50又は40	20
30以下	10

ハ ロに規定する案内標識の文字の大きさは、ロの規定にかかわらず、必要がある場合にあつては、当該道路の設計速度に応じ、ロの表の右欄に掲げる値（ローマ字にあつては、その2分の1の値）の1.5倍、2倍、2.5倍又は3倍に、それぞれ拡大することができる。

…略…

リ 縁、縁線及び区分線の太さは、次の寸法を基準とする。

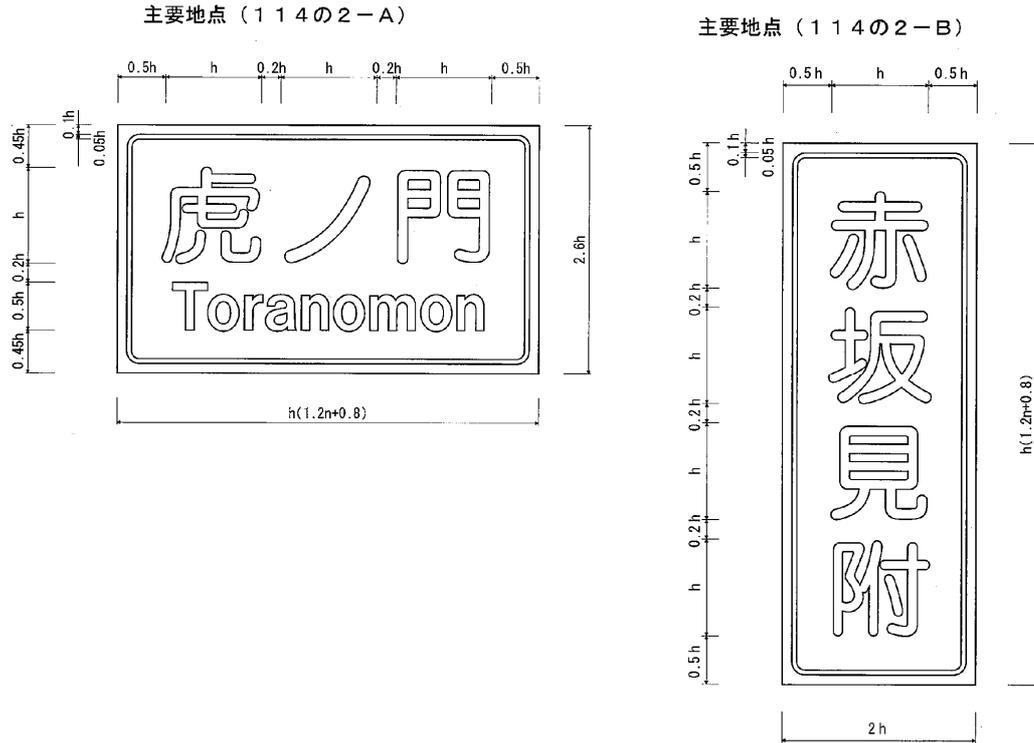
(イ) 案内標識
縁は、…略…日本字の大きさの20分の1以上の太さとし、縁線及び区分線は、日本字の大きさの20分の1以上の太さとする。

…略…

【県設置要領】

- 1 交差点標識の標識板の寸法は図5-1に示す寸法を標準とする。
- 2 交差点標識を既設の道路照明灯、標識柱、信号機に添架する場合は、文字の大きさは20cm（ローマ字にあつては、その2分の1の値）を基本とする。また、信号機に添架する場合は長辺が120cm、短辺が52cmを超えないこととする。それ以外に設置する場合は基準又は県条例及び県規則により決定するものとする。

図5-1 主要地点の標識板の寸法



7 地点名の選定

【基準】

2-3 目標地の案内方法の選定

道路標識による目標地の案内方法には、地名、路線番号及びそれらの組合せによる方法があり、その選定にあたっては道路の性格、目標地の知名度、道路網密度、その他を考慮するものとする。

3-2-2(3) 現在地の表示

主要な交差点、主要な町・丁目、主要な橋やトンネル等交通上の主要な目標となる地点には、「主要地点 (114の2-A、B)」を道路の左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交差点における進行方向の正面の路端に設置して、現在地の地名点を表示するものとする。

【解説】

PP.23-24

「ii) 主要地点

主要地点としては、交通の主要な目標となる交差点及び町・丁目等があげられる。これらのうち、道路標識に用いられるものは、交通量の多い交差点や主要幹線道路等の分岐となる交差点等及び路面電車等の停留所のある著名な地点等が対象となる。

主要地点の選定にあたっては、特に道路(区画)の性格、地域の特性を考慮する必要がある。

なお、経路案内の標識に用いた著名地点及び主要地点は、原則として現地に(114)系統を設置して表示するのがよい。」

PP.115-116

「2) 地点名の選定

地点名としては歴史的に著名な地点名、町・丁目、交通案内上便利な目標物等があるが、これらのうちいずれの地点名とするかを優先度の高い順にまとめると、表3-2-10のようにな

る。

表 3-2-10 地点名の選定方法

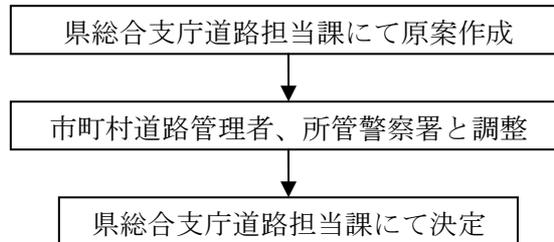
有名な地点名の有無	地点名のつけ方
有	一般に広く親しまれている著名な地点名がある場合は、その名称。 交通のターミナルがある場合はその名称。 有名な目標物又は視認性のよい目標物がある場合はその名称
無	住居表示の町・丁目 その他その地点を代表するような名称

地点名を決める際の主なる留意点は次のとおり。

- ① 1地点に対して1地点名とし、同じ地点名を同一地域内では2つ以上の地点にはつけない。これは、町・丁目で地点名をつけようとするとき、道路は住居表示法に基づく町・丁目の境界になっていることが多く、同一地点に2つ以上の地点名がついたり、同じ地点名が2つ以上の地点につくことを避けようとするためである。特に交差点を案内する際に、方向により異なる主要地点名を表示することは、道路利用者に混乱をもたらすおそれがあるため、一つの交差点には、表示する方向にかかわらず同じ主要地点名を表示するものとする。
- ② 一見して判断の苦しむ（現在地の確認がしにくい）地点名はつけない。
たとえば、〇〇通りと名称をつけた場合、地点名とは判断しにくく、通り名と判断する可能性があり道路利用者を迷わせる。
- ③ 小さな目標物や営業用の広告とみられるような地点名は、極力つけないようにする。
- ④ 字数を少なくするほど判読性がよくなるので、通常略してから用いられているもの、または略しても道路利用者に誤解なく判読できると思われる場合は略したほうがよい。
- ⑤ 以上のように地点名をその地点にあった適切なものとするために、設置する場所の区市町村、関連する道路管理者、警察署等の関係機関と調整して決める必要がある。」

【県設置要領】

- 1 交差点標識の地点名の選定手順は以下のとおりとする。



- 2 交差点標識の地点名の原案作成にあたって選定方法は以下のとおりとする。

- ① 一般に広く親しまれている著名な地点名がある→その名称
ない↓
- ② 交通のターミナルがある→その名称
ない↓
- ③ 有名な目標物又は視認性のよい目標物がある→その名称
ない↓
- ④ その地点を代表するような名称がある→その名称
ない↓
- ⑤ 同じ町又は字区域内に他の設置すべき交差点がない→住居表示の町又は字名※
ある↓

⑥同じ丁目の区域内に他の設置すべき交差点がない→住居表示の町・丁目※
ある又は丁目がない↓

⑦「東」、「西」、「南」、「北」等を末尾につける

※一つの交差点に複数の町、丁目、字がある場合で、上記①～⑦が適当でない場合は、町、丁目、字の区域の大きさや接している状態、他の交差点との関連を勘案して、代表する一つの町、丁目、字を選定すること。なお、代表する地名の選定にどうしても適当な理由がない場合は、主道路（交通量が多い道路）の起点から終点を望んだ左側手前の地名を選定することとする。

※字名に替えて大字名にすることも可能とする。

- 3 交差点標識の地点名の原案作成にあたって選定の留意点は以下のとおりとする。
 - ① 1地点に対して1地点名とし、同じ地点名を同一市町村内では2つ以上の地点にはつけないこと。
 - ② 一見して判断の苦しむ（現在地の確認がしにくい）地点名はつけないこと。（「〇〇通り」など。）
 - ③ 小さな目標物や営業用の広告とみられるような地点名は、つけないこと。
 - ④ 字数を少なくするため、通常略して用いられているもの、または略しても道路利用者に誤解なく判読できると思われる場合は略した地点名を選定すること。（「〇〇市立第二中学校前」→「二中前」、「山形県庁前」→「県庁前」など）
 - ⑤ 市町村名やピクトをつけないこと（「××市〇〇」→「〇〇」）。
- 4 すでに設置されている地点名が上記2及び3に合致しない場合でも、すでに地図やカーナビなど一般に周知・利用されており、混乱を避けるため原則として修正しないものとする。
- 5 交差点標識を信号機に添架する場合は各警察署へ信号機添架協議を各年度の施工前に行うものとし、下記の様式によるものとする。

〇〇〇第〇〇〇号

平成〇年〇月〇日

〇〇警察署長殿

〇〇総合支庁建設部長

案内標識（主要地点）の信号機添架協議書

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令別表第1の案内標識」及び「山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則別表1案内標識」の主要地点の標識を下記のとおり信号機に添架したいので協議します。

記

交差点位置	交差道路名1	交差道路名2	交差道路名3	交差道路名4	主要地点名 (交差点名)	信号機番号	添架 箇所	型	寸法 [縦×横] (cm)	備考
〇〇市〇〇外	国道〇〇号	国道〇〇号	主要地方道〇〇線	-	〇〇〇〇	〇〇〇〇	腕木	A	52×88	
						△△△△	支柱	B	88×40	
						□□□□	腕木	A	52×88	
						◇◇◇◇	支柱	B	88×40	
〇〇市〇〇	国道〇〇号	主要地方道〇〇線	-	-	〇〇〇〇	〇〇〇〇	腕木	A	52×89	
						△△△△	支柱	B	88×41	
						□□□□	腕木	A	52×89	
						◇◇◇◇	支柱	B	88×41	
〇〇市〇〇外	国道〇〇号	国道〇〇号	主要地方道〇〇線	-	〇〇〇〇	〇〇〇〇	腕木	A	52×90	
						△△△△	支柱	B	88×42	
						□□□□	腕木	A	52×90	
						◇◇◇◇	支柱	B	88×42	

担当：〇〇課

職名 氏名

電話番号

8 設置工事の積算方法

市場単価方式による道路標識設置工による。

道保第297号
令和6年2月22日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部道路保全課長

道路案内標識設置における留意事項の改定について（通知）

道路案内標識設置における留意事項（平成27年5月7日付け道保第61号通知）について別紙のとおり改訂したので通知します。

[担 当]

道路メンテナンス・市町村道担当 井上

電話 023-630-2608 Fax 023-630-2603

平成 27 年 5 月策定
令和 6 年 2 月改定

道路案内標識設置における留意事項

道路案内標識による経路・地点の案内は、道路利用者にとって有効な情報であり、適正な機能発揮のためには、正確で統一的な整備が必須となります。

本資料は、本県における道路案内標識設置が適正に実施されるよう、諸基準を補足するものとして留意事項を取りまとめたものです。

道路案内標識に関する諸基準

- 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（標識令）
令和 5 年 3 月 17 日内閣府国土交通省令第 1 号（「改正標識令」）
- 道路標識設置基準（令和元年 10 月）
- 道路標識設置基準・同解説（令和 2 年 6 月）
- 山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例（第 3 章）
（令和 3 年 10 月 12 日条例第 61 号（改正））
- 山形県県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則（第 3 章）
（令和 3 年 10 月 12 日規則第 74 号（改正））

- 1 道路案内標識に用いる目標地の選定
- 2 経路案内
- 3 著名地点の案内
- 4 主要交差点名の表示
- 5 路線番号の表示
- 6 高速道路ナンバリング
- 7 案内標識の英語表示
- 8 ピクトグラムの活用
- 9 設置方式の選定
- 10 道路案内標識 新設・更新時における協議（標識協議）

1 道路案内標識に用いる目標地の選定

地名方式に用いる目標地（情報内容）は、地域と地点を対象としたものであり、その案内目的に応じて適切に選定を行なうこととする。

		区 分		具 体 例	備 考
経路	①	重要地		山形ほか4地域	別記 「山形県内の目標地一覧」 (R5.2改正)を参照
	②	主要地		南陽ほか7地域	
	③	一般地	地名	小国ほか21地域	
その他			山寺ほか70地域 ※山、空港、温泉、旧町村名、IC等		
地点	④	著名地点		山形県庁など	3 著名地点の案内参照
		主要地点		交差点、町・丁目など	
	⑤	行政境界		都道府県界、市町村界	

■ 経路案内：出発地から目的地付近までの案内であり、目標地には主として①～③を対象とし、特殊な場合には④・⑤を用いる。

■ 地点案内：目的地付近での案内であり、目標地には④・⑤を用いる。

2 経路案内

経路案内のための標識（108系）に用いる目標地は、道路の分類に応じ選定することとされており（設置基準・同解説P24）、本県における目標地は次頁の通りとする。

道路の分類と目標地

	重要地	主要地	一般地
主要幹線道路	◎	○	
幹線道路	◎	◎	○
補助幹線道路	◎	◎	◎

注) ◎：第1ランク（原則として用いる地名）

○：第2ランク（2地名表示の場合に用いる地名）

※ 市内における目標地の選定は、当該市の中心市街地等を案内する場合、著名・主要地点等のうち道路利用者の馴染みのある目標地を選定する。

(例) ○○市街 ○○○駅 ○○市役所 など

※ 表中、概ね、主要幹線—一般国道、幹線道路—主要地方道、補助幹線道路—一般県道と読み替えるものとする。

◇「山形県内の目標地一覧」(R5.2改正)

重要地	主要地		一般地				
			地名(町名等)			その他	
山形 Yamagata	南陽 Nan yo	長井 Nagai	小国 Oguni	上山 Kaminoyama	飯豊 Iide	山寺 Yamadera	立川 Tachikawa
米沢 Yonezawa	金山 Kanayama	天童 Tendo	高畠 Takahata	川西 Kawanishi	村山 Murayama	湯殿山 Mt.Yudonosan	朝日 Asahi
新庄 Shinjo	寒河江 Sagae	東根 Higashine	白鷹 Shirataka	朝日町 Asahi Town	鮭川 Sakekawa	羽黒山 Mt.Hagurosan	余目 Amarume
酒田 Sakata	尾花沢 Obanazawa	庄内 Shonai	大江 Oe	河北 Kahoku	遊佐 Yuza	山形空港 Yamagata Airport	藤島 Fujishima
鶴岡 Tsuruoka			大石田 Oishida	最上 Mogami	西川 Nishikawa	湯野浜 Yunohama	羽黒 Haguro
			大蔵 Okura	三川 Mikawa	中山 Nakayama	蔵王温泉 Zaonsen	櫛引 Kushibiki
			戸沢 Tozawa	真室川 Mamurogawa	山辺 Yamanobe	銀山温泉 Ginzanonsen	平田 Hirata
			舟形 Funagata			赤倉温泉 Akakuraonsen	八幡 Yawata
						肘折温泉 Higiorionsen	温海 Atsumi
						小野川温泉 Onogawaonsen	松山 Matsuyama
						天元台 Tengendai	由良 Yura
						加茂 Kamo	湯田川温泉 Yutagawaonsen
						鳥海山 Mt.Chokaisan	月山 Mt.Gassan
						庄内空港 Shonai Airport	
						東北中央道 TOHOKU-CHUO EXPWY	
						米沢八幡原IC Yonezawa Hachimanpara	米沢中央IC Yonezawa Chuo
						米沢北IC Yonezawa Kita	南陽高畠IC Nan-yo Takahata
						かみのやま温泉IC kaminoyamaonsen	山形上山IC Yamagata Kaminoyama
						山形PAスマートIC Yamagata	
						山形中央IC Yamagata-chuo	天童IC Tendo
						東根IC Higashine	東根北IC Higashine-Kita
						村山IC Murayama	村山名取IC Murayama-Natori
						村山本飯田IC Murayama-Motoiida	大石田村山IC Oishida-Murayama
						尾花沢IC Obanazawa	野黒沢IC Nokurosawa
						尾花沢北IC Obanazawa-kita	川原子IC Kawarago
						舟形IC Funagata	新庄IC Shinjo
						新庄鮭川IC Shinjo-Sakegawa	新庄真室川IC Shinjo-Mamurogawa
						山形道 YAMAGATA EXPWY	
						関沢IC Sekizawa	山形蔵王IC Yamagatazaao
						山形北IC Yamagatakita	寒河江IC Sagae
						寒河江SAスマートIC Sagae	西川IC Nishikawa
						月山IC Gassan	湯殿山IC Yudonosan
						庄内あさひIC Shonai asahi	鶴岡IC Tsuruoka
						日本海東北道 NIHONKAI TOHOKU EXPWY	
						あつみ温泉IC Astumionsen	いらがわIC Iragawa
						三瀬IC Sanze	鶴岡西IC Tsuruoka-nishi
						庄内空港IC Shonai Airport	酒田IC Sakata
						酒田中央IC Sakata-chuo	酒田みなとIC Sakata Port
						遊佐比子IC Yuza-Hiko	遊佐菅里IC Yuza-Sugasato
						遊佐鳥海IC Yuza-Chokai	

◇（参考）「隣接県の目標地」（R6.1末時点）

県名	基準地	重要地	主要地
秋田県	秋田	秋田、大館、能代、由利本荘、大仙、横手、湯沢	鹿角、北秋田、角館、協和、田沢湖、男鹿
宮城県	仙台	仙台、石巻、気仙沼、白石、大崎、県庁市役所、仙台駅	泉中央、女川、加美、登米、栗原、南三陸、大河原、長町、角田、岩沼、松島、鳴子温泉、涌谷、作並、苦竹
福島県	福島	福島、会津若松、郡山、いわき、白河、相馬、南相馬、南会津	須賀川、喜多方、二本松、田村、伊達、本宮、国見、川俣、天栄、下郷、只見、北塩原、西会津、猪苗代、会津坂下、三島、金山、昭和、会津美里、泉崎、矢吹、棚倉、矢祭、鮫川、石川、玉川、平田、古殿、三春、小野、広野、富岡、川内、大熊、双葉、浪江、葛尾、新地、飯館
新潟県	新潟	村上、新潟、長岡、上越、糸魚川、南魚沼、三条、十日町	新発田、燕、見附、川口、魚沼、小千谷、湯沢、柏崎、妙高、五泉

※ 上記の目標地は、道路管理間での統一性を図るため、国土交通省が所掌する「標識適正化委員会」にて決定されたものです。

3 著名地点の案内

交通施設、文化施設、観光施設、その他公共施設等の不特定多数の人が利用する公共施設については、著名地点として114系標識により案内することができる。

なお、著名地点の案内標識は、著名地点に通ずる道の分岐点又は、特に著名地点の入口を誘導案内する必要がある場合に設置するものとし、連続した経路案内は行わないことを原則とする。

【案内できる著名地点】

- ・公共性を有すること（営利目的でないこと）
- ・広域性を有すること（特定の地域に限定されない広範な利用があること）
- ・その他（分岐点に設置する場合は、分岐点の先においても誘導案内がなされていること）

【設置区分】

「著名地点」標識は、道路管理者と道路占有者がそれぞれ道路付属物、占有物件として整備する。

設置者	位置づけ	根拠法令	備考
道路管理者	道路付属物	道路法第二条2項	
道路占有者	道路占有物	道路法第三十二条第1項第7号、同施行令第七条	道路敷地以外に余地がなくやむを得ない場合に限られる。道路法第三十三条第1項

【表示のルール】

道路付属物、道路占有施設にかかわらず、その表示方法は標識令と整合を図り、両者が

一体となって、道路利用者に対し 適切な案内を行うものとする。

【山形県（道路管理者）が案内できる著名地点】

一般的に道路管理者が設置できる著名地点については、設置基準・同解説 P 149-3. 2. 11 に例示がされており、本県における著名地点は次表により整理する。

なお、新しく著名地点の案内をおこなう場合に、広域的な案内を必要とする際は、東北ブロック標識適正化委員会山形県部会により審議を諮り、表示内容等を決定すること。

分類	種別	備考
交通施設	鉄道駅、港湾、空港など	山形駅、山形空港、酒田港など
	道の駅	やまがた蔵王、米沢など
文化施設	公園、博物館、図書館など	山形県総合運動公園、山形県立博物館、山形県郷土館(文翔館)など
名所・旧跡	神社、史跡など	企業・個人などの営利目的である施設は原則設置しない
	温泉	複数戸以上からなる温泉地
観光地	ダム、滝、池など	白川ダム、大滝、お釜など
公共(的)施設	公的地方のサービス機関	県庁、総合支庁、市役所・町村役場など
	病院、学校など	中央病院、山形大学など
体育施設	体育館、運動場、サイクルリングコースなど	山形県体育館、山形県総合運動公園、やまがた蔵王ヒルクライムルートなど

【著名地点案内の整備方法】

■ 道路管理者が著名地点標識を整備する場合

- [例 1] 青標識（108系）を新設する予定があれば、著名地点を入れた標識を整備する。
- [例 2] 既存の青標識（108系）に追加スペースがあれば、著名地点を追加表示する。
- [例 3] 青標識（108系）を整備する必要が無い場合、白標識（114系）を整備する。

■ 設置希望者（占有者）が著名地点標識を整備する場合

- [例 1] 既存の青標識（108系）に追加スペースがあれば、占有許可を受け、著名地点名を追加する。修正費用（工事費含む）は占有者が負担する。
- [例 2] 新たに占有許可を受け、占有者負担にて白標識（114系）を整備する。



県が著名地点を案内した事例



占有者負担で標識を添架した事例

4 主要交差点名の表示（現在地の表示）

主要な交差点、主要な町・丁目、主要な橋やトンネル等交通上の主要な目標となる地点には、114系標識により現在地の地点名を表示することができる。また、交差点名標識として観光地名称を表示することができる。

なお、新しく現在地の表示をおこなう場合は、東北ブロック道路標識適正化委員会山形県

部会により審議を諮り、表示内容等を決定すること。

【例】



現在地の表示例



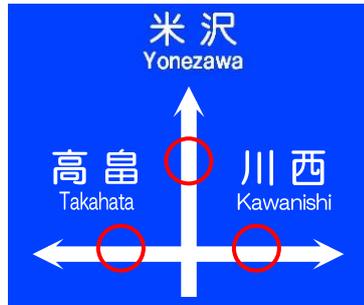
観光地名称の表示例

5 路線番号の表示

交差点標識を整備する場合には、青標識（108系）へ交差する道路の路線番号を表示することを原則とする。

また、道路周辺状況によっては、118系標識により交差する道路の番号及び種別を表示することができる。

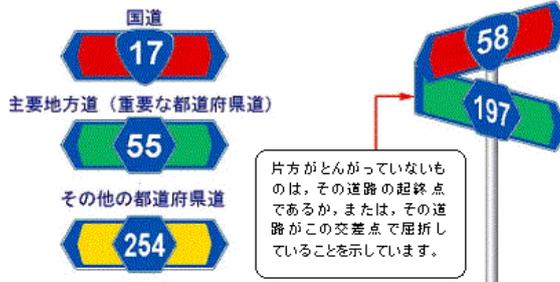
【例】



【×】路線番号のない案内標識



【○】路線番号を示した案内標識



【参考】小型の路線番号を示す標識（法定外標識（118系））

6 高速道路ナンバリング

高速道路への案内においては、訪日外国人をはじめとした、すべての利用者へのわかりやすい道案内を実現するため、高速道路の路線名に併せ高速道路番号（「高速道路ナンバリングの導入について」（平成29年2月14日国道企第55号））を表示する、高速道路ナンバリングを行うものとする。

案内標識の新設・更新においては、高速道路ナンバリングへ対応する案内を進めるとともに、既設の案内標識についてもその表示内容の点検・改善を進めていくものとする。

【例】



【参考】高速道路名+高速道路番号による表示

7 案内標識の英語表示

案内標識には、標識令及び「道路の案内標識の英語による表示に関する告示（平成26年国土交通省告示第372号）」に基づき、英語併用表示を行うものとする。

案内標識の新設・更新においては、標識令に基づく適正な英語表示とするとともに、既設の案内標識についてもその表示内容の点検・改善を進めていくものとする。

なお、英語併用表示にあたっては、「山形県案内標識ガイドライン（令和2年3月道路標識適正化委員会山形県部会）」及び「地名等の英語表記規程（平成28年3月国土交通省国土地理院 国地達第10号）」及び「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン（平成26年3月国土交通省観光庁）」を参考とすること。

8 ピクトグラムの活用

著名地点案内を行う場合、必要に応じて当該公共施設等の形状等を表す記号（ピクトグラム）を表示することができる。ピクトグラムは、表示する公共施設等の性質、種類等が容易に識別できるものでなければならず、当該公共施設等が日本産業規格（JIS Z 8210）に定められているときは、これを使用することとする。

案内標識の新設・更新においては、道路標識設置基準に基づく適正なピクトグラムを採用するとともに、既設の案内標識についても点検・改善を進めていくものとする。

日本産業規格（JIS）例



鉄道駅を示すピクト



レンタサイクルを示すピクト

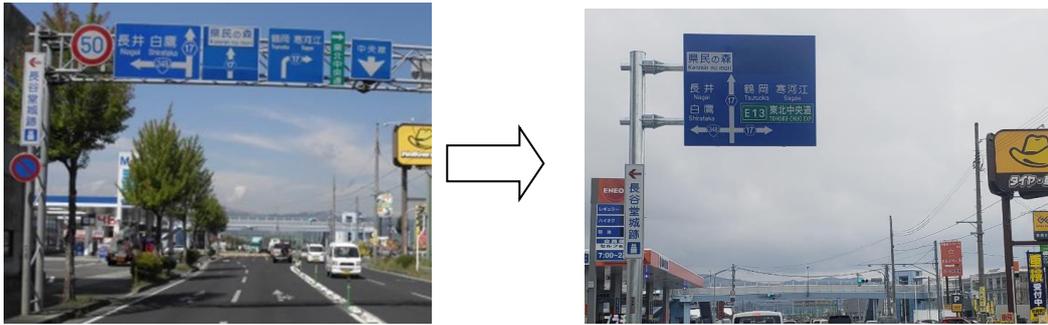
9 設置方式の選定

道路標識の設置方式は、設置基準・同解説（P57 -3.1.2）に示される通り、その種類、設置目的、路線の重要度、設計速度、維持管理の確実性及び容易さ等を勘案し決定するものと

する。

また、本県は全域が豪雪地帯であることから、積雪や落雪の影響も十分に留意するものとする。特に門型標識（オーバーヘッド式標識）は降雪期の維持管理への負担が大きいため、原則設置しないものとし、既設の標識についても片持式や路側式への転換を進めていくものとする。

【例】



【参考】門型標識から片持式への転換

10 道路案内標識 新設・更新時における協議（標識協議）

道路案内標識を新設・更新する場合には、その適切な運用を図るため、県土整備部道路保全課へ協議するものとする。

- 【対象事業】
- ・都市計画課所管の街路事業等に係る県管理道路
 - ・道路整備課及び道路保全課所管の道路事業

- 【対象標識】
- ・経路案内標識
 - ※ 同時に著名地点・地点名の案内、その他法定外標識を設置する場合は、合わせて協議対象とする。

- 【提出様式】
- ・様式1 道路案内標識設置打合せメモ（2部）
 - ・様式2 道路案内標識現況及び計画一覧表
 - ・様式3 道路案内標識修正・新規計画レイアウト
 - ・参考位置図

※ 新設・更新計画の策定においては、支庁内の道路管理担当、他の道路管理者等と十分に打合せを行なうこと。

※ 協議に際しては、予め道路保全課担当と提出様式等により事前打合せを行なうこと。

電線共同溝方式による設備工事の委託及び補償に関する覚書

山形県（以下「甲」という。）と東北電力株式会社山形支店（以下「乙」という。）とは、電線共同溝方式による連系管路・引込管に係る設備工事の委託、連系設備に係る設備工事の補償及び電線敷設工事を実施するに当たり、次のとおり覚書を締結する。

第1章 総則

(目的)

第1条 無電柱化推進計画における電線共同溝方式による設備工事については、電線類地中化推進検討会議の決定事項である「無電柱化推進計画における電線共同溝に係る費用負担、道路占用の取扱い等について」（平成16年4月14日付け国道利第14号、国道地環第5号 国土交通省道路局路政課長、地方道・環境課長通知）、「『無電柱化推進計画』に関する運用と解説」（平成16年8月24日事務連絡 国土交通省道路局地方道・環境課 課長補佐）によるほか、本覚書において、設計・施工に関して詳細事項を定め、業務の適正な処理と工事の円滑な遂行を図ることを目的とする。

(用語の定義)

第2条 本覚書における用語の定義は、次のとおりとする。

- (1) 電線とは、電気・通信ケーブル及び情報伝達、放送、道路管理用等の用に供する線をいう。
- (2) 電線共同溝とは、電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、電線の設置及び管理を行う2以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設をいう。
- (3) 連系管路とは、電線共同溝に収容された電線と周辺の架空線等の電線を結ぶために必要な管路のうち、当該電線共同溝に係る電線共同溝整備道路区域内に設けるものをいう。
- (4) 引込管とは、民地への電線の引込のための管路のうち道路区域内に設けるものをいう。
- (5) 連系設備とは、電線共同溝に収容された電線と周辺の架空線等の電線を結ぶために必要な管路のうち、当該電線共同溝に係る電線共同溝整備道路区域外に設けるものをいう。
- (6) 設備工事とは、連系管路、連系設備及び引込管の敷設工事とそれらに関連する土木工事（舗装破碎、土留、掘削、路面覆工、舗装復旧等）をいう。
- (7) 電線敷設工事とは、乙の所有する電線を連系管路・連系設備・引込管に敷設する工事をいう。

(適用範囲)

第3条 本覚書は、甲の管理する道路区域内及び連系設備の敷地範囲について適用するものとする。（電線共同溝施行後に新規需要として生じた設備工事には適用しない。）

(財産の帰属)

第4条 連系管路・引込管は甲に帰属するものとし、連系設備及び電線敷設工事により敷設

した電線は乙に帰属するものとする。

(設備形態)

第5条 連系管路・連系設備・引込管の形態・仕様・規格等は、道路法、電気・電気通信関係諸法令等の諸規定に沿うものとする。

(行政上の手続)

第6条 無電柱化工事の施工に伴う関係機関等への必要な諸手続については、設備工事に関するものは甲が行い、電線敷設工事に関するものは乙が行うものとする。

(工事説明及び苦情処理)

第7条 無電柱化工事の地元住民に対する工事説明は、甲、乙協力して行うものとする。

2. 無電柱化工事に起因する第三者からの苦情処理は、甲、乙協力して行うものとする。

(連絡担当部署)

第8条 甲と乙は、連絡担当部署を定め、これを相互に通知し、無電柱化工事を円滑に遂行するために、相互に密接な連絡を行うものとする。

(維持管理)

第9条 連系管路・引込管の維持管理は甲が行うものとし、連系設備及び電線敷設工事により敷設した電線は乙が維持管理するものとする。

第2章 委託及び補償契約

(委託及び補償)

第10条 甲は、第2条(6)に定める設備工事のうち次の事項を乙に委託することができる。

- (1) 連系管路・引込管の設計
- (2) 連系管路工事・引込管工事の実施について建設業者と請負契約を締結し、工事監理を行うこと
- (3) 関係機関等への必要な諸手続に関する事務
- (4) 地元との調整

2. 第2条(6)に定める設備工事のうち次の事項は、甲の補償により乙が実施する。

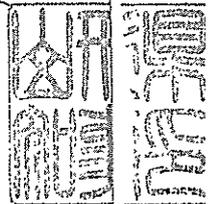
- (1) 連系設備の設計
- (2) 連系設備工事の実施
- (3) 関係機関等への必要な諸手続に関する事務
- (4) 地元との調整

(個別の委託及び補償契約の締結)

第11条 甲及び乙は、設備工事のうち連系管路・引込管に関する個別の委託については、本覚書に基づき、工事件名ごとに別途委託契約書(以下「個別委託契約書」という。)を締結するものとする。

なお、個別委託契約書には、次の事項を明記するものとする。

- (1) 工事の実施箇所及び工事件名
- (2) 竣工期限
- (3) 委託費
- (4) 委託費の変更
- (5) 工事の担当部署



(6) その他

2. 甲及び乙は、設備工事のうち連系設備に関する個別の補償については、本覚書に基づき、工事件名ごとに別途補償契約書（以下「個別補償契約書」という。）を締結するものとする。

なお、個別補償契約書には、次の事項を明記するものとする。

- (1) 工事の実施箇所及び工事件名
 - (2) 竣工期限
 - (3) 補償費
 - (4) 工事の担当部署
 - (5) その他
3. 前2項の個別委託契約書及び個別補償契約書は、甲においては当該工事を管轄する総合支庁長と、乙との間で締結するものとする。

(委託費及び補償費の算定方法)

第12条 甲が第10条第1項に基づき乙に委託をする場合の委託費は、次の金額を合算したものである。

- (1) 連系管路・引込管の設計に係る費用等
- (2) 連系管路工事・引込管工事に係る費用
- (3) 本項(1)(2)の費用に別紙に定める率を乗じた額

2. 甲が第10条第2項に基づき乙に補償をする場合の補償費は、次の金額を合算したものである。

- (1) 連系設備の設計に係る費用等
- (2) 連系設備工事に係る費用
- (3) 本項(1)(2)の費用に別紙に定める率を乗じた額

(消費税)

第13条 甲は、第10条第1項に基づき乙に委託した場合に、前条第1項の委託費に併せて消費税及び地方税法の定める消費税率を乗じて算出した金額を支払うものとする。

第3章 その他

(工事調整及び実施)

第14条 乙の電線を敷設するための設備工事のうち、連系管路・引込管の施工箇所において、乙以外の電線を敷設するための連系管路工事及び引込管工事を行う予定がある場合は、甲及び乙は当該電線を管理する者と協議し、工事の調整を行うものとする。調整によって相互に合意した乙以外の電線を敷設するための連系管路工事及び引込管工事については、甲は乙に委託することができるものとする。

2. 乙の電線を敷設するための設備工事のうち、連系設備の施工箇所において、乙以外の電線を敷設するための連系設備工事を行う予定がある場合は、甲及び乙は当該電線を管理する者と協議し、工事の調整を行うものとする。調整によって相互に合意した乙以外の電線を敷設するための連系設備工事については、甲の補償により乙が実施する。

(有効期間)

第15条 本覚書の有効期間は、本覚書締結日から平成18年3月31日までとする。ただし、

期間満了の1箇月前までに、当事者から文書による変更若しくは終了の申出がない場合は、更に1箇年延長し、以後、この例によるものとする。

2. 前項の申出に関し、当事者において有効期間満了までに合意が成立しなかった場合でも、有効期間満了前に締結された個別委託契約及び個別補償契約について、この覚書の各条項は、効力を失わないものとする。

(規定外事項)

第16条 本覚書に定めのない事項や疑義の生じた事項については、その都度、甲、乙協議して定めるものとする。

第4章 適用等

(適用)

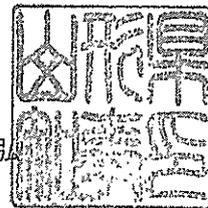
第17条 平成15年3月13日付け「新電線類地中化方式による引込管路設備工事等に関する覚書」は廃止する。

甲及び乙は、本書2通を作成し、それぞれ記名押印のうえ、その1通を保有する。

平成17年 11 月 14 日

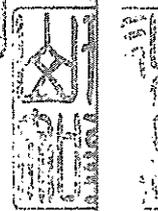
甲 山形県知事

齋藤 弘



乙 東北電力株式会社
執行役員山形支店長

加藤 博



<別紙>

間接費（事務費）

- 1 船舶及び機械器具費は、本工事費、附帯工事費、測量及び試験費並びに補償費の合計額を次表に揚げる基準額ごとに区分し、それぞれに各率を乗じて算出加算した額とする。

【表-1】

基準額	船舶及機械器具費の率
20,000,000円以下の金額	0.8%
20,000,000円を超え50,000,000円以下の金額	0.6
50,000,000円を超え80,000,000円以下の金額	0.4
80,000,000円を超える金額	0.2

注) 合計額が5,000,000円未満の場合を除く。

- 2 営繕宿舍費は、本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、補償費並びに船舶及び機械器具費の合計額を次表に揚げる基準額ごとに区分し、それぞれに各率を乗じて算出加算した額とする。

【表-2】

基準額	営繕宿舍費の率
20,000,000円以下の金額	1.0%
20,000,000円を超え50,000,000円以下の金額	0.8
50,000,000円を超え80,000,000円以下の金額	0.6
80,000,000円を超える金額	0.4

注) 合計額が5,000,000円未満の場合又は工期が100日未満の場合を除く

- 3 事務費は、本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、補償費、船舶及び機械器具費並びに営繕宿舍費の合計額を次表に揚げる基準額ごとに区分し、それぞれに各率を乗じて算出した額とする。

【表-3】

基準額	事務費の率
20,000,000円以下の金額	10%
20,000,000円を超え50,000,000円以下の金額	8
50,000,000円を超え80,000,000円以下の金額	6
80,000,000円を超える金額	4

電線共同溝方式による設備工事の委託及び補償に関する覚書

山形県（以下「甲」という。）と東日本電信電話株式会社山形支店（以下「乙」という。）とは、電線共同溝方式による連系管路・引込管に係る設備工事の委託、連系設備に係る設備工事の補償及び電線敷設工事を実施するに当たり、次のとおり覚書を締結する。

第1章 総則

(目的)

第1条 無電柱化推進計画における電線共同溝方式による設備工事については、電線類地中化推進検討会議の決定事項である「無電柱化推進計画における電線共同溝に係る費用負担、道路占用の取扱い等について」（平成16年4月14日付け国道利第14号、国道地環第5号 国土交通省道路局路政課長、地方道・環境課長通知）、「『無電柱化推進計画』に関する運用と解説」（平成16年8月24日事務連絡 国土交通省道路局地方道・環境課 課長補佐）によるほか、本覚書において、設計・施工に関して詳細事項を定め、業務の適正な処理と工事の円滑な遂行を図ることを目的とする。

(用語の定義)

第2条 本覚書における用語の定義は、次のとおりとする。

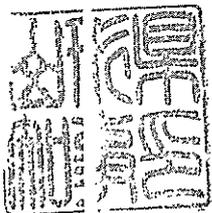
- (1) 電線とは、電気・通信ケーブル及び情報伝達、放送、道路管理用等の用に供する線をいう。
- (2) 電線共同溝とは、電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、電線の設置及び管理を行う2以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設をいう。
- (3) 連系管路とは、電線共同溝に収容された電線と周辺の架空線等の電線を結ぶために必要な管路のうち、当該電線共同溝に係る電線共同溝整備道路区域内に設けるものをいう。
- (4) 引込管とは、民地への電線の引込のための管路のうち道路区域内に設けるものをいう。
- (5) 連系設備とは、電線共同溝に収容された電線と周辺の架空線等の電線を結ぶために必要な管路のうち、当該電線共同溝に係る電線共同溝整備道路区域外に設けるものをいう。
- (6) 設備工事とは、連系管路、連系設備及び引込管の敷設工事とそれらに関連する土木工事（舗装破碎、土留、掘削、路面覆工、舗装復旧等）をいう。
- (7) 電線敷設工事とは、乙の所有する電線を連系管路・連系設備・引込管に敷設する工事をいう。

(適用範囲)

第3条 本覚書は、甲の管理する道路区域内及び連系設備の敷地範囲について適用するものとする。（電線共同溝施行後に新規需要として生じた設備工事には適用しない。）

(財産の帰属)

第4条 連系管路・引込管は甲に帰属するものとし、連系設備及び電線敷設工事により敷設



した電線は乙に帰属するものとする。

(設備形態)

第5条 連系管路・連系設備・引込管の形態・仕様・規格等は、道路法、電気・電気通信関係諸法令等の諸規定に沿うものとする。

(行政上の手続)

第6条 無電柱化工事の施工に伴う関係機関等への必要な諸手続については、設備工事に関するものは甲が行い、電線敷設工事に関するものは乙が行うものとする。

(工事説明及び苦情処理)

第7条 無電柱化工事の地元住民に対する工事説明は、甲、乙協力して行うものとする。

2. 無電柱化工事に起因する第三者からの苦情処理は、甲、乙協力して行うものとする。

(連絡担当部署)

第8条 甲と乙は連絡担当部署を定め、これを相互に通知し、無電柱化工事を円滑に遂行するために、相互に密接な連絡を行うものとする。

(維持管理)

第9条 連系管路・引込管の維持管理は甲が行うものとし、連系設備及び電線敷設工事により敷設した電線は乙が維持管理するものとする。

第2章 委託および補償契約

(委託及び補償)

第10条 甲は、第2条(6)に定める設備工事のうち次の事項を乙に委託することができる。

(1) 連系管路・引込管の設計

(2) 連系管路工事・引込管工事の実施について建設業者と請負契約を締結し、工事監理を行うこと

(3) 関係機関等への必要な諸手続きに関する事務

(4) 地元との調整

2. 第2条(6)に定める設備工事のうち次の事項は、甲の補償により乙が実施する。

(1) 連系設備の設計

(2) 連系設備工事の実施

(3) 関係機関等への必要な諸手続きに関する事務

(4) 地元との調整

(委託事務の実施)

第11条 乙は連系管路・引込管の工事に係る甲との委託契約に関する事務を、乙の代理人であるエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社山形支店に委任することが出来るものとする。

(個別の委託及び補償契約の締結)

第12条 甲及び乙の代理人であるエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社山形支店は、設備工事のうち連系管路・引込管に関する個別の委託については、本覚書に基づき、工事件名ごとに別途委託契約書(以下「個別委託契約書」という。)を締結するものとする。

なお、個別委託契約書には、次の事項を明記するものとする。

(1) 工事の実施箇所及び工事件名

- (2) 竣工期限
- (3) 委託費
- (4) 委託費の変更
- (5) 工事の担当部署
- (6) その他

2. 甲及び乙は、設備工事のうち連系設備に関する個別の補償については、本覚書に基づき、工事件名ごとに別途補償契約書（以下「個別補償契約書」という。）を締結するものとする。

なお、個別補償契約書には、次の事項を明記するものとする。

- (1) 工事の実施箇所及び工事件名
- (2) 竣工期限
- (3) 補償費
- (4) 工事の担当部署
- (5) その他

3. 1項の個別委託契約書は、甲においては当該工事を管轄する総合支庁長と、乙の代理人であるエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社山形支店長との間で締結するものとする。

4. 2項の個別補償契約書は、甲においては当該工事を管轄する総合支庁長と、乙との間で締結するものとする。

（委託費及び補償費の算定方法）

第13条 甲が第10条第1項に基づき乙に委託をする場合の委託費は、次の金額を合算したものとする。

- (1) 連系管路・引込管の設計に係る費用等
- (2) 連系管路工事・引込管工事に係る費用
- (3) 本項(1)(2)の費用に別紙に定める率を乗じた額

2. 甲が第10条第2項に基づき乙に補償をする場合の補償費は、次の金額を合算したものとする。

- (1) 連系設備の設計に係る費用等
- (2) 連系設備工事に係る費用
- (3) 本項(1)(2)の費用に別紙に定める率を乗じた額

（消費税）

第14条 甲は、第10条第1項に基づき乙に委託した場合に、前条第1項の委託費に併せて消費税法及び地方税法の定める消費税率を乗じて算出した金額を支払うものとする。

第3章 その他

（工事調整及び実施）

第15条 乙の電線を敷設するための設備工事のうち、連系管路・引込管の施工箇所において、乙以外の電線を敷設するための連系管路工事及び引込管工事を行う予定がある場合は、甲及び乙は当該電線を管理する者と協議し、工事の調整を行うものとする。調整によって相互に合意した乙以外の電線を敷設するための連系管路工事及び引込管工事については、甲

は乙の代理人であるエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社山形支店に委託することができるものとする。

2. 乙の電線を敷設するための設備工事のうち、連系設備の施工箇所において、乙以外の電線を敷設するための連系設備工事を行う予定がある場合は、甲及び乙は当該電線を管理する者と協議し、工事の調整を行うものとする。調整によって相互に合意した乙以外の電線を敷設するための連系設備工事については、甲の補償により乙の代理人であるエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社山形支店が実施する。

(有効期間)

第16条 本覚書の有効期間は、本覚書締結日から平成18年3月31日までとする。ただし、期間満了の1箇月前までに、当事者から文書による変更若しくは終了の申出がない場合は、更に1箇年延長し、以後、この例によるものとする。

2. 前項の申出に関し、当事者において有効期間満了までに合意が成立しなかった場合でも、有効期間満了前に締結された個別委託契約及び個別補償契約について、この覚書の各条項は、効力を失わないものとする。

(規定外事項)

第17条 本覚書に定めのない事項や疑義の生じた事項については、その都度、甲、乙協議して定めるものとする。

第4章 適用等

(適用)

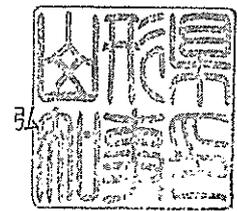
第18条 平成15年3月13日付け「新電線類地中化方式による引込管路設備工事等に関する覚書」は廃止する。

甲及び乙は、本書2通を作成し、それぞれ記名押印のうえ、その1通を保有する。

平成17年11月14日

甲 山形県知事

齋藤



乙 東日本電信電話株式会社
山形支店長

鈴木 康之



<別紙>

間接費（事務費）

- 1 船舶及び機械器具費は、本工事費、附帯工事費、測量及び試験費並びに補償費の合計額を次表に掲げる基準額ごとに区分し、それぞれに各率を乗じて算出加算した額とする。

【表-1】

基 準 額	船舶及機械
	器具費の率
20,000,000円以下の金額	0.8%
20,000,000円を超え50,000,000円以下の金額	0.6
50,000,000円を超え80,000,000円以下の金額	0.4
80,000,000円を超える金額	0.2

注) 合計額が5,000,000円未満の場合を除く。

- 2 営繕宿舍費は、本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、補償費並びに船舶及び機械器具費の合計額を次表に掲げる基準額ごとに区分し、それぞれに各率を乗じて算出加算した額とする。

【表-2】

基 準 額	営繕宿舍
	費 の 率
20,000,000円以下の金額	1.0%
20,000,000円を超え50,000,000円以下の金額	0.8
50,000,000円を超え80,000,000円以下の金額	0.6
80,000,000円を超える金額	0.4

注) 合計額が5,000,000円未満の場合又は工期が100日未満の場合を除く

- 3 事務費は、本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、補償費、船舶及び機械器具費並びに営繕宿舍費の合計額を次表に掲げる基準額ごとに区分し、それぞれに各率を乗じて算出した額とする。

【表-3】

基 準 額	事務費の率
20,000,000円以下の金額	10%
20,000,000円を超え50,000,000円以下の金額	8
50,000,000円を超え80,000,000円以下の金額	6
80,000,000円を超える金額	4

道 第 180 号
平成22年10月1日

各総合支庁建設部（次）長 殿

県土整備部道路課長

既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定について（通知）

このことについて、別紙写しのとおり協定が締結されましたので通知します。

（担当）

県土整備部道路課

道路行政担当 主事 星野

電 話 023（630）2565

FAX 023（625）2679

メール hoshinoki@pref.yamagata.jp

道 第 180 号
平成22年10月1日

都市計画課長 殿

県土整備部道路課長

既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定について（通知）

このことについて、別紙写しのとおり協定が締結されましたので通知します。

（担当）

県土整備部道路課

道路行政担当 主事 星野

電 話 023（630）2565

FAX 023（625）2679

メール hoshinoki@pref.yamagata.jp

既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定

山形県（以下「甲」という。）と、東日本電信電話株式会社山形支店（以下「乙」という。）、エヌ・イ・ティ・コミュニケーションズ株式会社（以下「丙」という。）及びエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社東北支店（以下「丁」という。）は、既存ストックの有効活用による電線共同溝を整備するにあたり、次のとおり協定（以下「本協定」という。）を締結する。

第1章 総則

(目的)

第1条 既存ストックの有効活用による電線共同溝を整備するため、本協定において、固定資産の譲渡契約、電線共同溝の設計・施工・維持管理及び費用負担等に関して基本的事項を定め、業務の的確な処理と工事の円滑な遂行を図ることを目的とする。

(用語の定義)

第2条 本協定における用語の定義は、次のとおりとする。

- (1) 「電線共同溝」とは、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成7年3月23日法律第39号）（以下「電線共同溝法」という。）第2条第3項による電線共同溝をいう。
- (2) 「電線共同溝本体」とは、電線共同溝のうち特殊部及び特殊部間を結ぶ管路等をいう。
- (3) 「譲渡設備」とは、乙及び丙の固定資産である電気通信設備（乙及び丙の既設ケーブルは除く）を、工事箇所毎に譲渡契約により甲へ譲渡する固定資産をいう。
- (4) 「改造工事等」とは、譲渡後の設備を、電線共同溝本体として活用するために行う人孔改造、管路撤去・増管、補修等をいう。
- (5) 「品質確認調査」とは、譲渡対象設備を電線共同溝として活用可能な設備であるか確認する調査をいう。
- (6) 「電線共同溝工事等」とは、電線共同溝本体工事、改造工事等並びにその関連土木工事等（舗装破碎、土留、掘削、路面覆工、舗装復旧工事等）をいう。
- (7) 「電線敷設工事」とは、乙及び丙の所有する電線を電線共同溝本体の中へ敷設する工事をいう。

(適用範囲)

第3条 本協定は、甲の管理する道路区域内または道路予定地内について適用する。

(財産の帰属)

第4条 本協定により整備した電線共同溝本体は甲に帰属する。

- 2 電線敷設工事により敷設した電線は乙及び丙に帰属する。

(法令の遵守)

第5条 本協定の実施にあたっては、道路関係法令、電気・通信関係法令の規定に従うものとする。

第2章 資産の譲渡

(譲渡契約)

第6条 甲、乙及び丙は譲渡に関する契約を別途締結するものとする。

なお、譲渡契約書には、次の事項を明記するものとする。

- (1) 譲渡人及び譲受人
- (2) 譲渡設備の範囲
- (3) 譲渡設備の内容、数量及び金額
- (4) 譲渡設備の引渡し方法及び所有権の移転
- (5) 譲渡の時期
- (6) その他必要な事項

(品質確認)

第7条 乙及び丙は譲渡契約に先立ち、甲と協議し設備記録図と現地設備との照合及び品質確認調査を行い、その結果を甲へ報告する。

2 前項の業務に要する費用は乙及び丙が負担する。

(譲渡の価格)

第8条 甲が受ける譲渡資産の価格は、譲渡設備の正味固定資産価格に消費税及び地方税法の定める消費税率を乗じて算出した消費税相当額を加えた金額とする。

(譲渡設備の引渡し)

第9条 譲渡設備の引渡しは、甲、乙、及び丙が譲渡設備の内容等を相互に確認し、乙及び丙が提出する引渡書を甲が受理した時点において、譲渡設備を引渡したものとする。

ただし、譲渡設備内に収容されている乙及び丙の既設ケーブルについては譲渡後においても乙及び丙の所有とし、乙及び丙が管理する。

(道路占用手続きの変更)

第10条 乙及び丙は、前条の既設ケーブルについて、電線共同溝法第10条に基づく占用許可を受けるまでの間、道路法第32条に基づく道路占用許可を受けなければならない。

また、譲渡後の設備は、道路法第32条に基づく道路占用許可の効力が消滅することから、道路占用廃止届書を提出する。

(危険負担)

第11条 自然災害等甲または乙及び丙のいずれの責にも帰することができない事由により譲渡設備に損害が生じた場合に係る費用は、譲渡設備の引渡し前については乙及び丙の負担とし、譲渡設備の引渡し以後は甲が負担するものとする。

第3章 施行区分及び費用負担

(施行区分)

第12条 本協定工事の施行区分は次のとおりとする。

- (1) 電線共同溝工事等については、甲が設計、施工する。
なお、改造工事等を行う場合は、乙及び丙が使用している既設ケーブルに損傷を与えないよう十分な配慮をしなければならない。
- (2) 電線敷設工事については、乙及び丙が設計、施工する。
- (3) 本協定の工事に伴い必要となる家屋調査は、対象工事の施行区分に応じて実施する。

(費用負担)

第13条 本協定工事において、甲の施行区分に係る費用負担は、電線共同溝法に基づき甲、乙、丙及び参画企業者が各々負担する。

(法定手続等)

第14条 本協定工事により必要とする法定手続等については、第4条に定める財産の帰属に応じて甲、乙及び丙がそれぞれ行うものとする。

(維持管理区分)

第15条 本協定工事により整備した施設は、第4条に定める財産の帰属に応じて甲、乙及び丙が各々維持管理を行う。

第4章 委託契約

(施行委託)

第16条 甲は、第2条(6)に定める電線共同溝工事等に関する次の事項を乙及び丙の代理人である丁に委託することができる。

- (1) 入溝予定事業者との調整
- (2) 電線共同溝工事等の設計
- (3) 電線共同溝工事等の実施に関する建設業者との請負契約の締結及び施工管理
- (4) 家屋調査等
- (5) 法定手続等

(6) 本協定工事の実施に係る住民対応

(委託契約書の締結)

第17条 甲及び丁は、個別の電線共同溝工事等に関する委託については、別途委託契約を締結するものとする。

なお、委託契約書には、次の事項を明記するものとする。

- (1) 委託内容及び委託箇所
- (2) 委託期間
- (3) 委託費用の算定方法
- (4) 委託費用及びその内訳
- (5) 工程及び施行区分等
- (6) その他必要な事項

2 前項の委託契約は、甲と、丁においては当該地区を管轄する支店長との間で締結するものとする。

(委託費用の算定と支払い)

第18条 甲が前条に基づき、丁と委託契約を締結する場合の委託費用は、次の金額を合算したものであるものとする。

- (1) 電線共同溝工事等の設計及び家屋調査等に係る実費
- (2) 電線共同溝工事等の施工に係る実費
- (3) 事務費は本項(1)(2)に掲げる費用に別表に定める率を乗じた金額とする。

2 甲は、前項に基づき算定した委託費用の一部を委託契約に基づき、丁に概算払いできるものとする。

(消費税)

第19条 甲は、前条に基づき、丁と委託契約を締結する場合、前条第1項及び第2項に定める委託費用に加えて、消費税法及び地方税法に定める消費税率を乗じて算出した金額を丁に支払う。

第5章 その他

(住民対応)

第20条 本協定工事に関する住民説明及び苦情処理等の住民対応は、甲、乙、丙及び丁が協力して行うものとする。

(連絡担当部署)

第21条 甲、乙、丙及び丁は連絡担当部署を定めて通知し、本協定工事を円滑に遂行するために、相互に密接な連絡を行うものとする。

(守秘義務)

第22条 甲及び丁は、委託業務の履行に際し知り得た相手方の業務上、技術上その他一切の秘密について、第三者に漏えいしてはならない。

2 前項の守秘義務は、第24条に規定する協定の有効期間満了後5年間は効力を有するものとする。

(契約の解除)

第23条 甲、乙、丙及び丁は、いずれかの相手方が次の各号の一に該当するときは、何らかの催告を要せず、本契約の全部または一部を解除することができる。

- (1) 正当な理由なく本契約に基づく義務を履行しないとき。
- (2) その他、本契約を継続できないと認められる相当の事由があるとき。

(有効期間)

第24条 本協定の有効期間は、本協定締結の日から平成23年3月31日までとする。ただし、期間満了の1か月前までに、当事者から文書による変更もしくは終了の申し出がない場合はさらに1か年延長し、以後、この例によるものとする。

2 前項の申し出に関し、有効期間満了までに当事者において合意が成立しなかった場合でも、有効期間満了前に締結された譲渡契約及び委託契約について、本協定の各条項はその効力を失わないものとする。

(法定外事項)

第25条 本協定に定めのない事項または疑義が生じた事項については、その都度甲、乙、丙及び丁で協議して定める。

本協定締結の証として本書を4通作成し、甲、乙、丙及び丁は記名捺印のうえ、各自その1通を保有する。

平成22年10月1日

甲 山形県知事

吉村 美栄子



乙 東日本電信電話株式会社山形支店

支店長 金崎 慶治



丙 エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社ネットワーク事業部

統合ネットワーク部長 松本 裕



丁 エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社東北支店

支店長 岡本 保幸

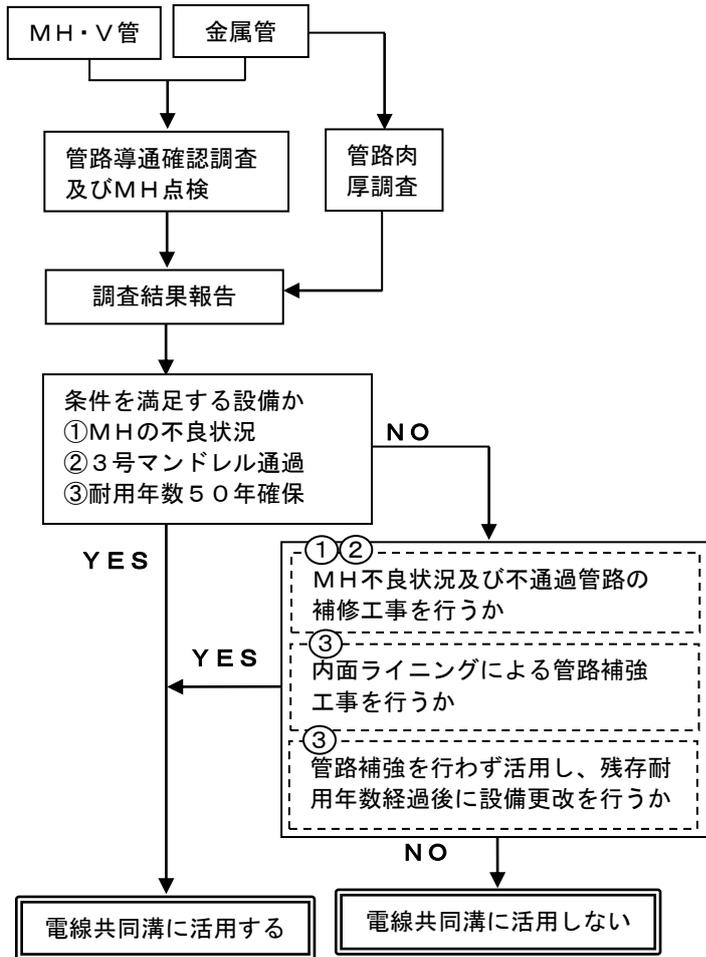


既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定

仕様書・様式集

品質確認調査及び補修フロー

1. 品質確認調査フロー



(注1) 品質確認調査は譲渡契約に先立ち実施する。

(注2) V管は経年や埋設環境による劣化は見られないため肉厚調査は実施しない。

(注3) 管路肉厚調査方法及び使用可能年数の算定は資料1により実施する。

(注4) MH点検において以下の不良状況を確認する。

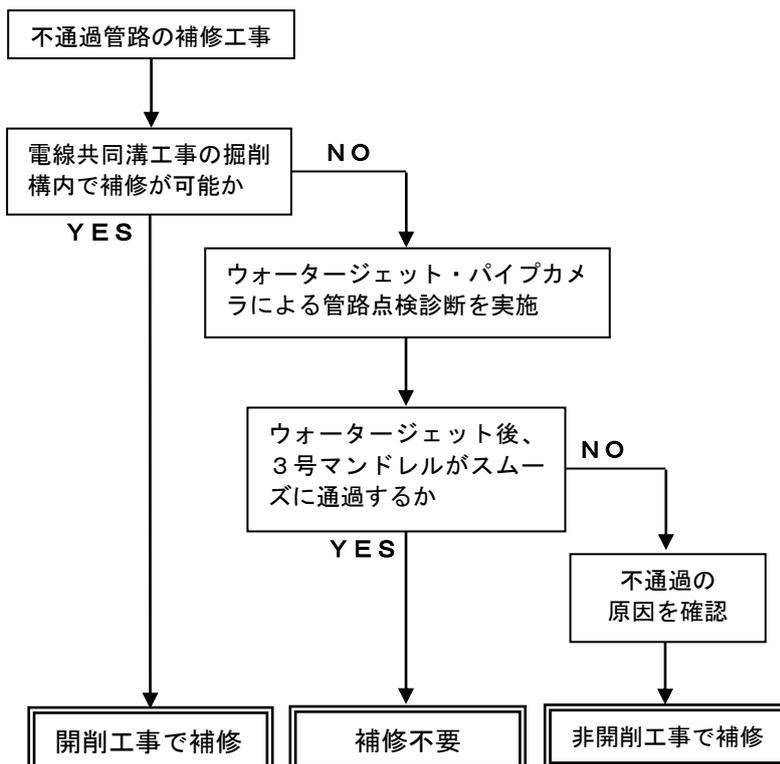
1. 亀裂・ひび割れ
2. 漏水
3. 破損
4. 鉄筋露出

(注5) 補修及び補強の可否については、電線共同溝の設置スペース、占用埋設物の移転、道路の将来計画等を考慮し既存ストック活用の有無による建設コスト比較により判断する。

(注6) 管路補強工事を選択した場合の内面ライニングは、電線共同溝工事に併せ実施する。

(注7) 管路の補修工事を選択した場合は、管路補修フローにより実施する。

2. 補修工事フロー



(注8) 補修工事は譲渡契約後、電線共同溝工事に併せ実施する。

(注9) 交通事情等によりやむを得ない場合は非開削とするが、極力、電線共同溝工事の掘削構内における補修を考慮する。

(注10) パイプカメラにより、不通過の原因となる以下の状況を確認する。

1. 錆・腐食
2. 異物詰り
3. 穴あき
4. 屈曲・急曲
5. 扁平
6. 折損・離脱

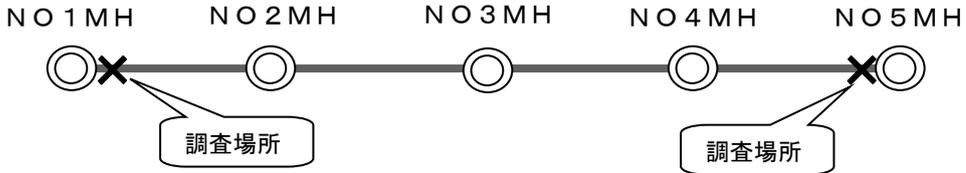
※折損・離脱は非開削による補修は不可能なことから開削補修とする。

管路肉厚調査方法及び使用可能経過年数算定方法

【管路肉厚調査方法】

1. 調査場所

管路譲渡区間における始点及び終点の管路を調査。

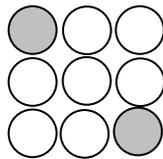


2. 調査管路

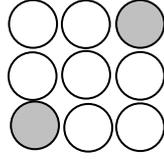
最上段及び最下段の右左いずれかの管路を調査
実施に際しては、下記の事項を考慮し、事前に協議を行う。

- ・ 最多経過年数の管路を選択する。
- ・ ケーブル収容管路は、調査しない。

例 1

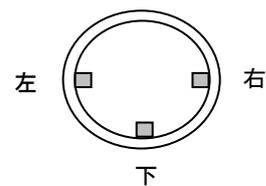
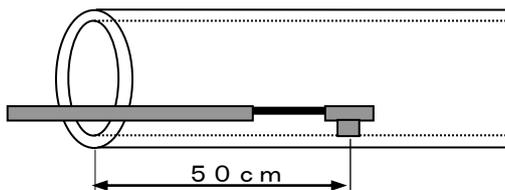


例 2



3. 超音波測定位置

ダクト口部から0.5mを測定
測定点3箇所



【経過年数算定】

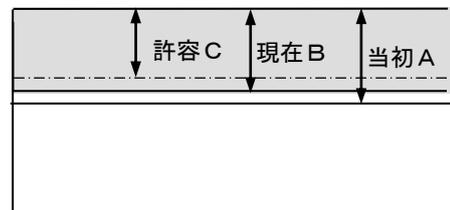
○年間当たりの減耗量

$$(A - B) / X = \beta \text{ (mm/年)}$$

- A (mm) : 当初の肉厚
- ※ Aは物品規格の肉厚 (mm)
- B (mm) : 現在の肉厚調査
- C (mm) : 許容される肉厚
- X (年) : 経過年数

○今後の使用可能年数の推定

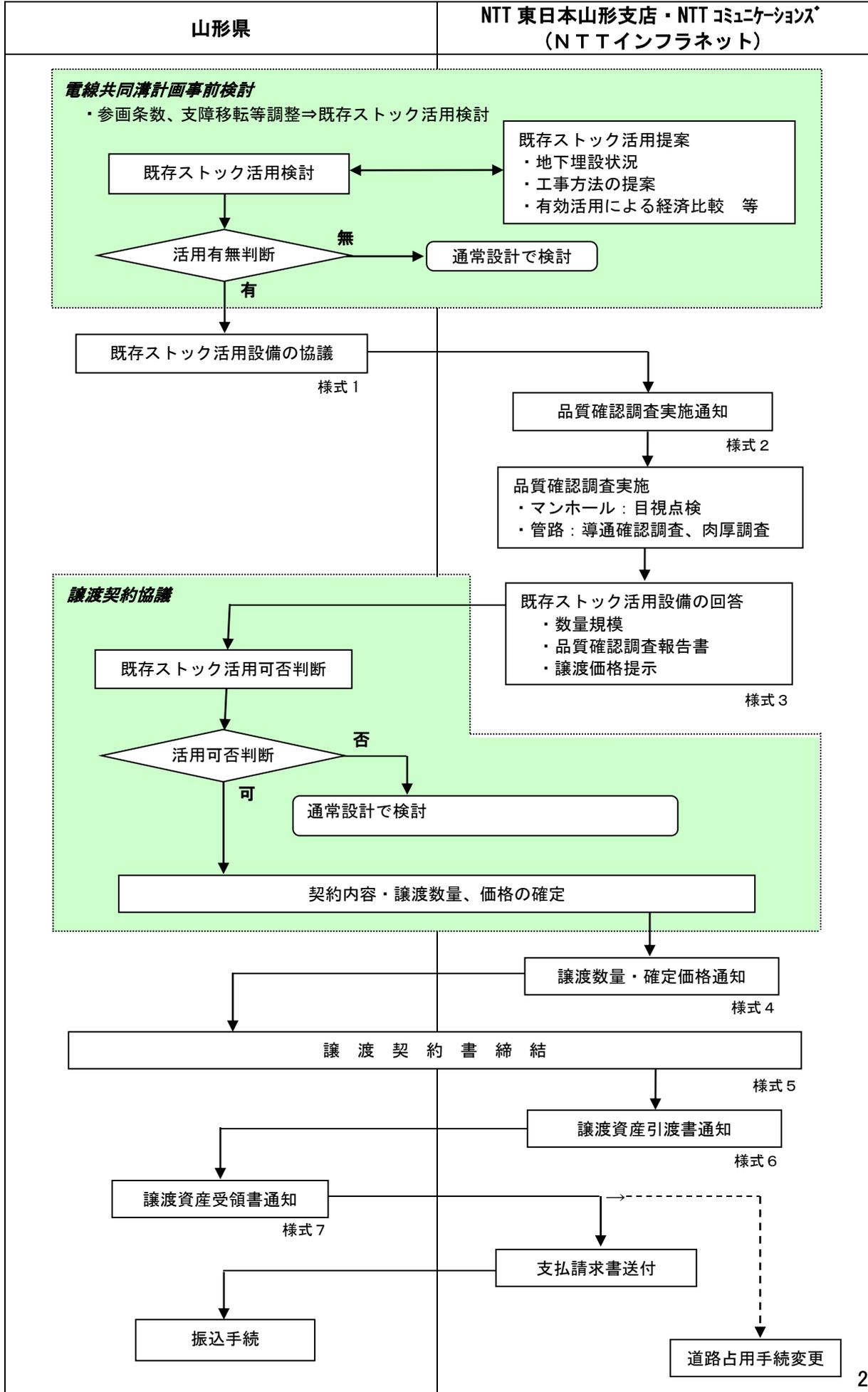
$$(B - C) / \beta = Y \text{ (年)}$$



譲渡設備の品質確認調査と補修方法の費用負担者

品質確認調査及び補修方法		概 要	費用負担者
品質確認調査	管路肉厚調査 (鋼管、鋳鉄管)	超音波を用いて金属管路の肉厚測定を行い、当該管路の残存耐用年数を推定する。 (管路内面からの調査。調査管路は管路導通確認試験も実施する。)	NTT 東日本 山形支店 NTT コミュニケーションズ
	管路導通確認調査 (含むマンホール点検)	空管路を規定の導通試験器 (3号モデル) による導通試験を行い、良管(ケーブル布設が可能な状態)と不良管(ケーブル布設ができない状態)を判断する。 ※管路導通確認調査は、2~3年前にNTT側で調査済の区間は除く。この場合、NTTは点検月日とその結果を山形県に提示する。	
		マンホールの清掃及び点検を実施し、マンホールの状態を判断する。	
補修方法	管路点検診断	管路導通確認調査結果の不良管について、不良状況・原因の把握と補修工法の選定のため、パイプカメラとウォータージェットで管路を診断する。	山形県
	管路非開削補修	管路点検診断結果、管路非開削補修が可能な場合は、道路等を開削せずに管路を補修する。	
	管路開削補修	道路等を開削し、部分的に管路を補修する。	
	各種ライニング工法	管路内に発生した錆を除去し、管路内面が再び腐食しないように管路内壁を樹脂で塗膜する。	

譲渡契約標準フロー



様式1 (東日本電信電話株式会社山形支店用)

第 号
平成 年 月 日

東日本電信電話株式会社
山形支店長 殿

山形県知事

電線共同溝工事に伴う電気通信設備の既存ストック有効活用について(協議)

標記について、「既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定」(平成 年 月 日締結)に基づき、電気通信設備の既存ストック有効活用について下記のとおり協議します。

記

1. 電線共同溝名称及び区間

- (1) 電線共同溝名称 ○○○道○号○○電線共同溝
(2) 区 間 ○○市○○町○丁目○番地～○○市○○町○丁目○番地

2. 協議内容

下記項目について別紙参考例に基づき提出願います。

- (1) 譲渡可能な電気通信設備の対象物件
(2) 譲渡可能な電気通信設備の品質調査データ
(3) 譲渡可能な電気通信設備の譲渡価格

3. 回答期限

平成 年 月 日

4. 連絡先

○○○
○○課○○係
TEL :
FAX :

様式1 (エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社用)

第 号
平成 年 月 日

エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社
ネットワーク事業部統合ネットワーク部長 殿

山形県知事

電線共同溝工事に伴う電気通信設備の既存ストック有効活用について(協議)

標記について、「既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定」(平成21年○月○日締結)に基づき、電気通信設備の既存ストック有効活用について下記のとおり協議します。

記

1. 電線共同溝名称及び区間
(1) 電線共同溝名称 ○○○道○号○○電線共同溝
(2) 区 間 ○○○市○○町○丁目○番地～○○市○○町○丁目○番地
2. 協議内容
下記項目について別紙参考例に基づき提出願います。
(1) 譲渡可能な電気通信設備の対象物件
(2) 譲渡可能な電気通信設備の品質調査データ
(3) 譲渡可能な電気通信設備の譲渡価格
3. 回答期限
平成 年 月 日
4. 連絡先 ○○○
○○課○○係
TEL :
FAX :

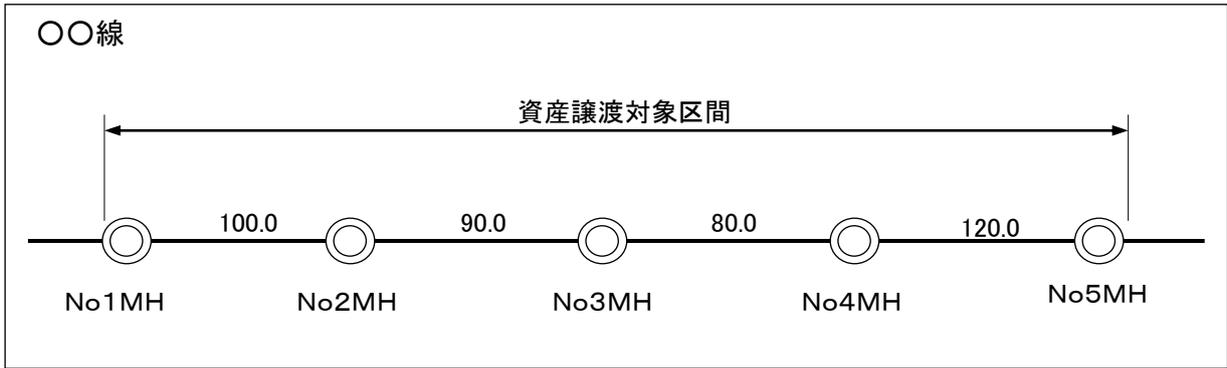
別紙参考例-1

資産譲渡対象物件

電線共同溝名称:○○○道○号○○電線共同溝

箇所:○○市○○町○○丁目○○番地~○○市○○町○○丁目○○番地

【管路図】



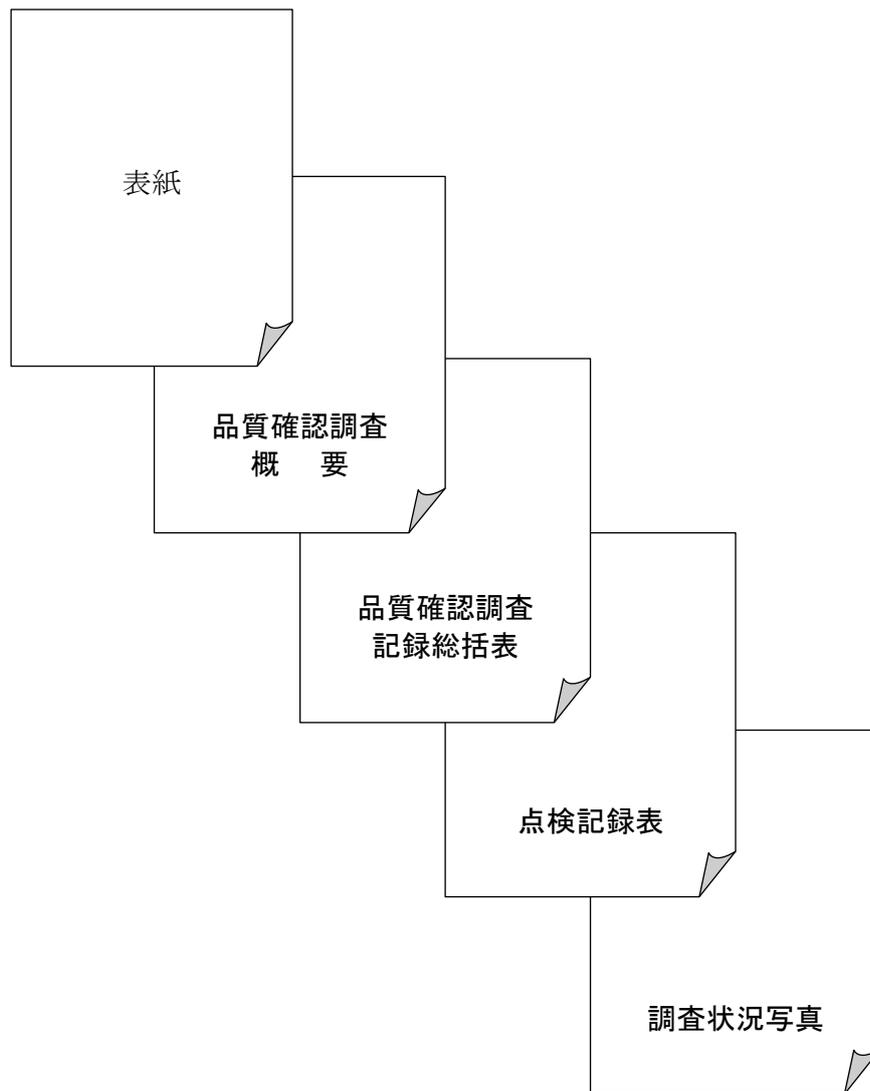
【設備調書】

資産設置 収容ビル名	設備区分	設備名	数量
	マンホール	○○線 No1MH(昭和55年)	1個
		○○線 No2MH(昭和55年)	1個
		○○線 No3MH(昭和55年)	1個
		○○線 No4MH(昭和55年)	1個
		○○線 No5MH(昭和55年)	1個
		マンホール 計	5個
	管 路	○○線 No1MH~○○線 No2MH (昭和55年)(10条)	亘長 100.0m 延長 1000.0m
		○○線 No2MH~○○線 No3MH (昭和55年)(10条)	亘長 90.0m 延長 900.0m
		○○線 No3MH~○○線 No4MH (昭和55年)(10条)	亘長 80.0m 延長 800.0m
		○○線 No4MH~○○線 No5MH (昭和55年)(10条)	亘長 120.0m 延長 1200.0m
		管路 計	亘延 390.0m 延長 3900.0m

品質確認調査報告書

〔構成〕

- 表紙
- 品質確認調査概要
- 品質確認調査記録
 - 品質確認調査記録総括表
 - マンホール本体点検記録表
 - 管路通過点検記録表
 - 金属管残存肉厚調査記録表
 - 管路肉厚測定記録
- 設備図
- 調査状況写真
 - マンホール設備状況写真
 - 管路点検状況写真
 - 管路肉厚状況写真



①品質確認調査概要

品質確認調査概要

1. 目的

本調査は、山形県と東日本電信電話株式会社山形支店、エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社及びエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社が締結した「既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定」に基づく譲渡対象設備の品質確認調査を行うために実施するものである。

2. 調査件名

平成〇〇年度〇〇品質確認調査

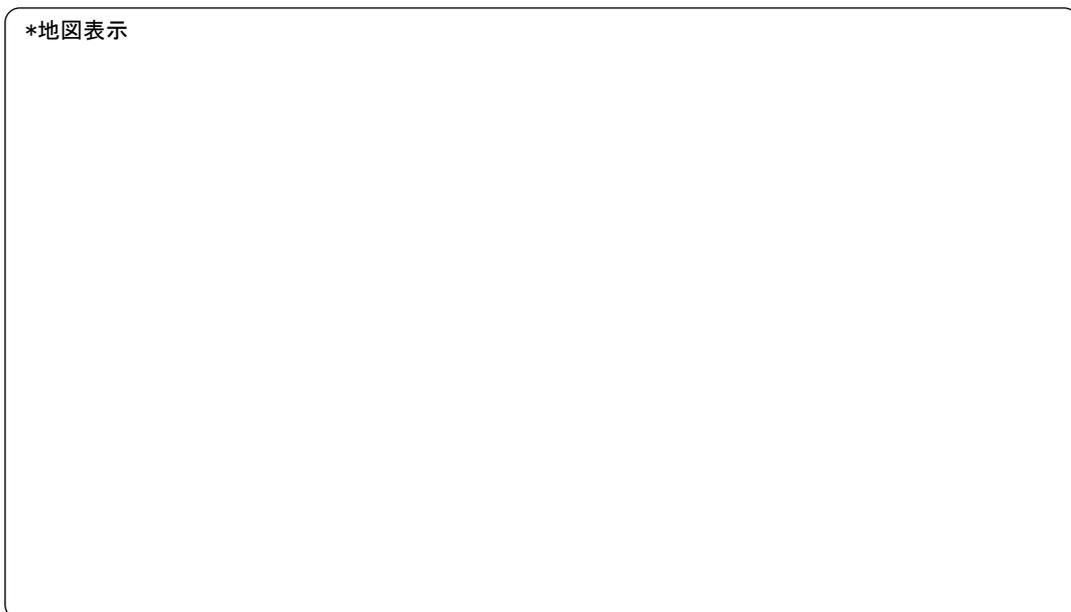
3. 調査場所

〇〇市〇〇町〇丁目〇番地～〇〇市〇〇町〇丁目〇番地

4. 調査期間

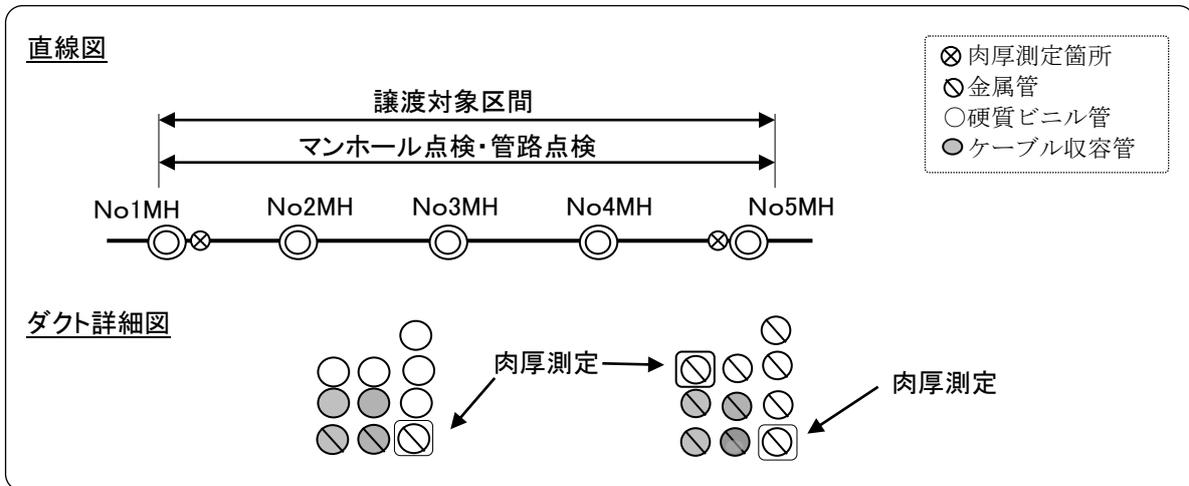
平成 年 月 日～平成 年 月 日

5. 調査位置図



②品質確認調査記録括表

品質確認調査記録総括表



点検結果一覧【マンホール】

マンホール名	首部	本体	ダクト部	附属品	記事
〇〇線 No1MH	○	○	○	○	
〇〇線 No2MH	○	×	○	○	ひび割1箇所
〇〇線 No3MH	○	○	○	○	
〇〇線 No4MH	○	○	○	○	
〇〇線 No5MH	○	○	○	○	

※付属品とは、ケーブルラック等

点検結果一覧【管路】

区間名	管路点検	肉厚測定	記事
〇〇線 No1MH～No2MH	○	○	
〇〇線 No2MH～No3MH	○	—	
〇〇線 No3MH～No4MH	○	—	
〇〇線 No4MH～No5MH	×	○	#1 #2マンドレル不通過

NTT意見欄

記載例: 異常無しの場合

- ・マンホールの不良状況及び管路の不通過は無かった。
- ・鋼管肉厚測定の結果、今後の対応年数は約90年と推定される。

記載例: 異常有りの場合

- ・NO2マンホール本体に長さ10cm、幅0.2mm未満のひび割れが1箇所あるが、漏水等もなく問題はないと考えられる。
- ・NO4マンホール、NO5マンホール間において、3号マンドレルが不通過。
電線共同溝工事の掘削構内での開削補修又はパイプカメラとウォージェットによる管路点検診断を実施し、原因の確認を行い非開削補修が必要である。

③品質確認調査記録表<マンホール>

品質確認調査記録表<マンホール>

マンホール名	〇〇線 No. 4マンホール		建設年度	経過年数	型式
			昭和55年	27	直線形4号
点検箇所	不良内容	判定	記事欄		
首部	①ひび割れ	レ	〇		
	②ずれ・漏水	レ			
本体	①亀裂・ひび(0.4mm 以上)	レ			
	②漏水・ひび(0.4mm 未満)	レ			
	③コンクリート剥離・鉄筋露出	レ			
ダクト部	①ひび	レ			
	②漏水	レ			
	③管路突出等	レ			
付属品	①欠損・ゆるみ	レ			
	②腐食	レ			

マンホール名	〇〇線 No マンホール		建設年度	経過年数	型式
点検箇所	不良内容	判定	記事欄		
首部	①ひび割れ				
	②ずれ・漏水				
本体	①亀裂・ひび(0.4mm 以上)				
	②漏水・ひび(0.4mm 未満)				
	③コンクリート剥離・鉄筋露出				
ダクト部	①ひび				
	②漏水				
	③管路突出等				
付属品	①欠損・ゆるみ				
	②腐食				

マンホール名	〇〇線 No マンホール		建設年度	経過年数	型式
点検箇所	不良内容	判定	記事欄		
首部	①ひび割れ				
	②ずれ・漏水				
本体	①亀裂・ひび(0.4mm 以上)				
	②漏水・ひび(0.4mm 未満)				
	③コンクリート剥離・鉄筋露出				
ダクト部	①ひび				
	②漏水				
	③管路突出等				
付属品	①欠損・ゆるみ				
	②腐食				

マンホール名	〇〇線 No マンホール		建設年度	経過年数	型式
点検箇所	不良内容	判定	記事欄		
首部	①ひび割れ				
	②ずれ・漏水				
本体	①亀裂・ひび(0.4mm 以上)				
	②漏水・ひび(0.4mm 未満)				
	③コンクリート剥離・鉄筋露出				
ダクト部	①ひび				
	②漏水				
	③管路突出等				
付属品	①欠損・ゆるみ				
	②腐食				

注: 該当に「レ」を記入し、判定を「〇」「×」で記入〇品質確認調査記録表<管路>

④品質確認記録表<管路>

品質確認調査記録表<管 路>

管路区間名	〇〇線 No. 4マンホール~No. 5マンホール		管番号 2番管	建設年度 昭和55年	経過年数 27	管種 鋼管
点検箇所	不良内容	判定	記事欄			
通過点検	①4号マンドレル通過	レ				
	②3号マンドレル通過	レ				
	③ひっかかり・抵抗感	レ				
肉厚測定	残存年数	94年	○			

管路区間名	〇〇線 No マンホール~No マンホール		管番号	建設年度	経過年数	管種
点検箇所	不良内容	判定	記事欄			
通過点検	①4号マンドレル通過					
	②3号マンドレル通過					
	③ひっかかり・抵抗感					
肉厚測定	残存年数	年				

管路区間名	〇〇線 No マンホール~No マンホール		管番号	建設年度	経過年数	管種
点検箇所	不良内容	判定	記事欄			
通過点検	①4号マンドレル通過					
	②3号マンドレル通過					
	③ひっかかり・抵抗感					
肉厚測定	残存年数	年				

管路区間名	〇〇線 No マンホール~No マンホール		管番号	建設年度	経過年数	管種
点検箇所	不良内容	判定	記事欄			
通過点検	①4号マンドレル通過					
	②3号マンドレル通過					
	③ひっかかり・抵抗感					
肉厚測定	残存年数	年				

管路区間名	〇〇線 No マンホール~No マンホール		管番号	建設年度	経過年数	管種
点検箇所	不良内容	判定	記事欄			
通過点検	①4号マンドレル通過					
	②3号マンドレル通過					
	③ひっかかり・抵抗感					
肉厚測定	残存年数	年				

管路区間名	〇〇線 No マンホール~No マンホール		管番号	建設年度	経過年数	管種
点検箇所	不良内容	判定	記事欄			
通過点検	①4号マンドレル通過					
	②3号マンドレル通過					
	③ひっかかり・抵抗感					
肉厚測定	残存年数	年				

注: 該当に「レ」を記入し、判定を「○」「×」で記入

⑤金属管残存肉厚調査記録

金属管残存肉厚調査記録

通番	調査日		マンホール名				標準肉厚 mm		限界肉厚 mm			
	2007.〇.〇		〇〇線 No. 5マンホール				4.2		3.0			
面	ダクト No	種別	建設年度	経過年数	位置	測定値 (mm)	減耗量 (mm)	平均減耗量 (mm)	年当減耗量 (mm)	残肉厚 (mm)	残存年数	
A	〇番管	鋼管	1980	27	上	3.92	0.28	0.285	0.0095	0.90	94.7	
					下	3.92	0.28					
					左	3.92	0.28					
					右	3.92	0.28					

通番	調査日		マンホール名				標準肉厚 mm		限界肉厚 mm			
			〇〇線 No マンホール				4.2		3.0			
面	ダクト No	種別	建設年度	経過年数	位置	測定値 (mm)	減耗量 (mm)	平均減耗量 (mm)	年当減耗量 (mm)	残肉厚 (mm)	残存年数	
					上							
					下							
					左							
					右							
					上							
					下							
					左							
					右							

通番	調査日		マンホール名				標準肉厚 mm		限界肉厚 mm			
			〇〇線 No マンホール				4.2		3.0			
面	ダクト No	種別	建設年度	経過年数	位置	測定値 (mm)	減耗量 (mm)	平均減耗量 (mm)	年当減耗量 (mm)	残肉厚 (mm)	残存年数	
					上							
					下							
					左							
					右							
					上							
					下							
					左							
					右							

残存年数の算出

標準肉厚(4.2mm)－測定肉厚＝減耗量……3点の平均減耗量を算出

平均減耗量÷経過年数＝減耗量／年当たり

(測定肉厚－限界肉厚)÷減耗量／年当たり＝残存年数

* 測定肉厚:最薄値

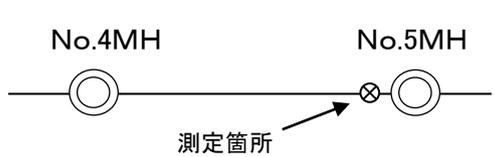
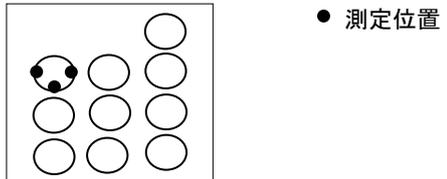
* 限界肉厚:3.0mm

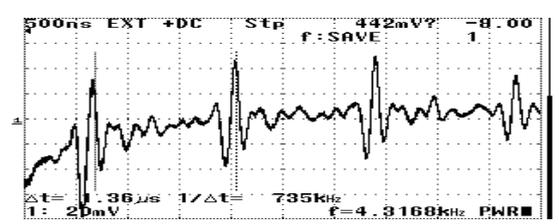
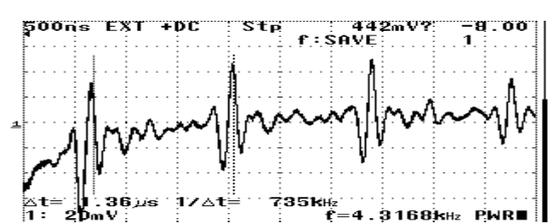
⑥管路肉厚測定記録

管路肉厚測定記録

県 域	〇〇県	支店名	〇〇支店	ビル名	〇〇
設備名	〇〇線	測定箇所	No4マンホール～No5マンホール		
測定実施年月日	〇〇.〇.〇	天気			
測定実施機関(会社名)		測定実施責任者			
測定機種名					

ダクト面							
ダクト番号		ダクト内測定位置		測定値	μs	肉厚値 $B=5900\text{m/s} \times \Delta t(\mu\text{s})/2$	mm
ダクト番号		ダクト内測定位置		測定値	μs	肉厚値 $B=5900\text{m/s} \times \Delta t(\mu\text{s})/2$	mm
ダクト番号		ダクト内測定位置		測定値	μs	肉厚値 $B=5900\text{m/s} \times \Delta t(\mu\text{s})/2$	mm
ダクト番号		ダクト内測定位置		測定値	μs	肉厚値 $B=5900\text{m/s} \times \Delta t(\mu\text{s})/2$	mm
ダクト番号		ダクト内測定位置		測定値	μs	肉厚値 $B=5900\text{m/s} \times \Delta t(\mu\text{s})/2$	mm
ダクト番号		ダクト内測定位置		測定値	μs	肉厚値 $B=5900\text{m/s} \times \Delta t(\mu\text{s})/2$	mm

<p>測定区間直線図</p> 	<p>ダクト面写真又は図</p> 
---	--

測定結果(グラフ)	
<p>・ダクト番号:〇番管 ・ダクト内策定位置:</p> 	<p>・ダクト番号:〇番管 ・ダクト内策定位置:</p> 
<p>・ダクト番号:〇番管 ・ダクト内策定位置:</p>	<p>・ダクト番号:〇番管 ・ダクト内策定位置:</p>
<p>・ダクト番号:〇番管 ・ダクト内策定位置:</p>	<p>・ダクト番号:〇番管 ・ダクト内策定位置:</p>

⑦設備図

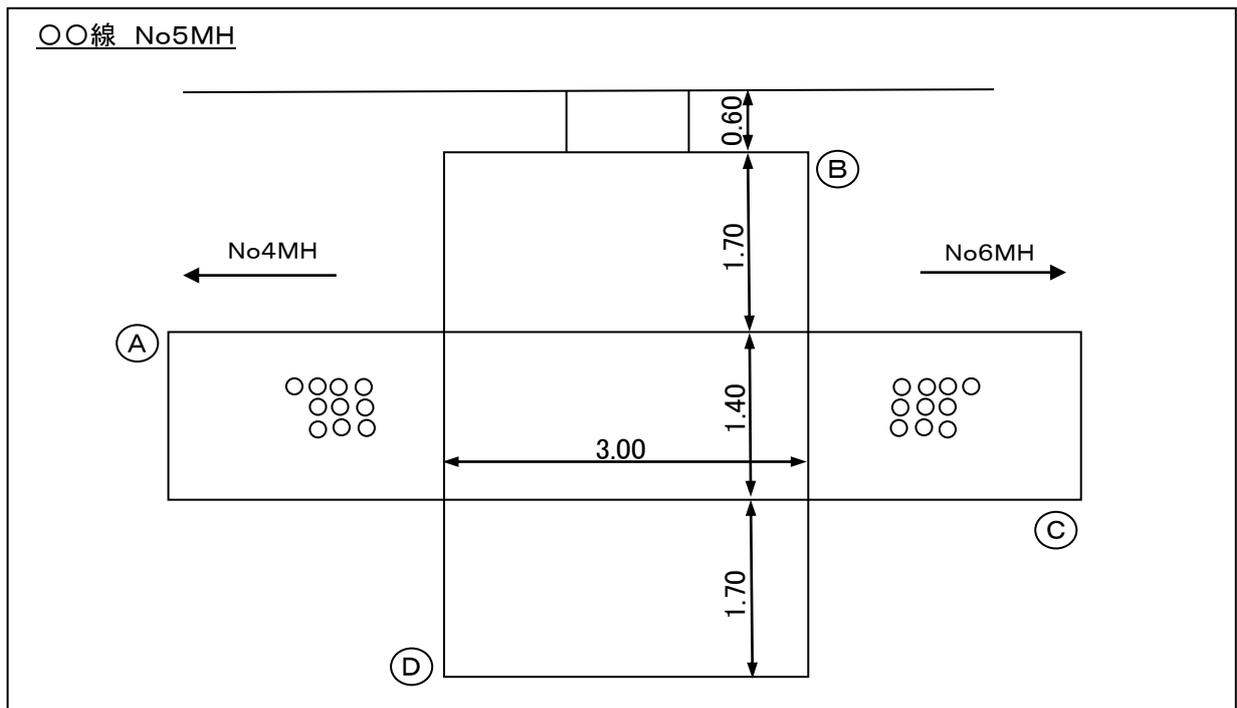
マンホール展開図

収容ケーブル一覧表

□□ビル ○○線 No.5MH						
ダクト番号	管種	管 路 建設年度	ケーブル名	ケーブル種別	ケーブル 建設年度	記 事
1	PS	S 55				
2	PS	S 55				
3	PS	S 55				
4	PS	S 55				
5	PS	S 55				
6	PS	S 55				
7	PS	S 55				
8	PS	S 55				
9	PS	S 55				
10	PS	S 55				

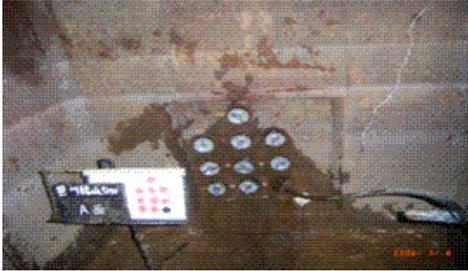
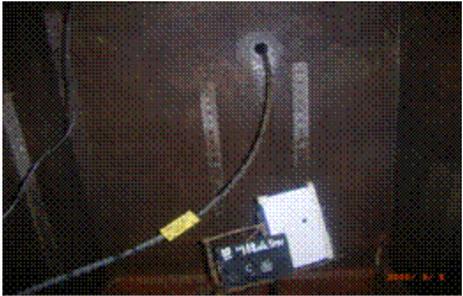
記録表

事 項		記 事
構 造 種 別	鉄筋コンクリート、首部ブロック	
蓋種別	大 き さ	大型
	年 度	
	受 枠	
マンホール形号数	直線形-4号	
ダ ク ト 部		
特 殊 工 法		
環 境	溜 水	有(ダクト下、ダクト水没) ㊟
	地 盤 湧 水	有 ㊟
	止 水 栓	
線 路 附 属 品		
建 設 年 度	S 55	
写 真 記 録		



⑧調査状況写真1

マンホール設備状況写真
 □□ビル ○○線 No. 5MH

<p>首部状況</p>	
<p>A面状況</p>	
<p>B面状況</p>	
<p>C面状況</p>	
<p>D面状況</p>	

⑨調査状況写真2

管路点検状況写真

□□ビル ○○線 No. 4～No. 5マンホール間

<p>No. 4マンホール ○番管 3号(4号)マンドレル通過状況</p>	
<p>No. 5マンホール ○番管 3号(4号)マンドレル通過状況</p>	
<p>No. 4マンホール 止水栓状況</p>	
<p>No. 5マンホール 止水栓状況</p>	

⑩調査状況写真3

管路肉厚調査状況写真

□□ビル ○○線 No. 4~No. 5マンホール間

No. 5マンホール ○番管

<p>A面ダクト状況</p>	
<p>管内清掃状況</p>	
<p>肉厚測定状況</p>	

別紙参考例-3

譲渡価格

設備区分	設備名	数量	金額	備考
マンホール (単位:個)	〇〇線 No. OMH	1	100,000	
	〇〇線 No. OMH	1	100,000	
	〇〇線 No. OMH	1	100,000	
	〇〇線 No. OMH	1	100,000	
	〇〇線 No. OMH	1	100,000	
①マンホール計		5	500,000	
管路 (単位:延m)	〇〇線 No. OMH~No. OMH	1,000.0	1,000,000	
	〇〇線 No. OMH~No. OMH	900.0	900,000	
	〇〇線 No. OMH~No. OMH	800.0	800,000	
	〇〇線 No. OMH~No. OMH	1,200.0	1,200,000	
②管路計			3,900,000	
小計			4,400,000	(①+②)
消費税相当額			220,000	(①+②)×0.05
譲渡価格			4,620,000	

様式2 (東日本電信電話株式会社山形支店用)

事務連絡
平成 年 月 日〇〇〇
〇〇部
〇〇課長 殿東日本電信電話株式会社
山形支店 〇〇課長

電気通信設備の品質確認調査について

平成 年 月 日付第 号にて協議がありました電気通信設備の品質確認調査について、下記のとおり実施します。

記

1. 電線共同溝名称及び区間

- (1) 電線共同溝名称 〇〇〇道〇号〇〇電線共同溝
-
- (2) 区 間 〇〇市〇〇町〇丁目〇番地～〇〇市〇〇町〇丁目〇番地

2. 調査内容

譲渡設備の品質確認調査について、次のとおり実施します。

区 分		点検項目	数 量	
マンホール		目視点検	個	
管 路	金属管	通過試験 肉厚調査	条	延m ダクト
	ビニール管	通過試験	条	延m

3. 調査期間

平成 年 月 日 ～ 平成 年 月 日

4. その他

実施日時等の詳細は、管轄の〇〇部〇〇課及び所轄警察署と調整を図ったうえで実施します。

5. 連絡先

エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社 〇〇支店
担当：〇〇〇〇
TEL： FAX：

様式2 (エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社用)

事務連絡
平成 年 月 日〇〇〇
〇〇部
〇〇課長 殿エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社
ネットワーク事業部統合ネットワーク部〇〇課長

電気通信設備の品質確認調査について

平成 年 月 日付第 号にて協議がありました電気通信設備の品質確認調査について、下記のとおり実施します。

記

1. 電線共同溝名称及び区間

- (1) 電線共同溝名称 〇〇〇道〇号〇〇電線共同溝
-
- (2) 区 間 〇〇市〇〇町〇丁目〇番地～〇〇市〇〇町〇丁目〇番地

2. 調査内容

譲渡設備の品質確認調査について、次のとおり実施します。

区 分		点検項目	数 量	
マンホール		目視点検	個	
管 路	金属管	通過試験 肉厚調査	条	延m ダクト
	ビニール管	通過試験	条	延m

3. 調査期間

平成 年 月 日 ～ 平成 年 月 日

4. その他

実施日時等の詳細は、管轄の〇〇部〇〇課及び所轄警察署と調整を図ったうえで実施します。

5. 連絡先

エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社 〇〇支店
担当：〇〇〇〇
TEL： FAX：

様式3 (東日本電信電話株式会社山形支店用)

第 号
平成 年 月 日

山形県知事 殿

東日本電信電話株式会社
山形支店長

電線共同溝工事に伴う電気通信設備の既存ストック有効活用について (回答)

標記について、平成 年 月 日付 号にて協議がありました電気通信設備の既存ストックの有効活用の有無について、下記のとおり回答します。

記

1. 電線共同溝名称及び区間

- (1) 電線共同溝名称 ○○○道○号○○電線共同溝
(2) 区 間 ○○市○○町○丁目○番地～○○市○○町○丁目○番地

2. 協議回答

- (1) 譲渡可能な電気通信設備の対象物件
別紙1：資産譲渡対象物件のとおり
- (2) 譲渡可能な電気通信設備の品質調査データ
別紙2：品質確認調査報告書のとおり
- (3) 譲渡可能な電気通信設備の資産譲渡価格 (案)
別紙3：譲渡価格 (案) のとおり

3. 連絡先

エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社 ○○支店 ○○○○
TEL
FAX

様式3 (エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社用)

第 号
平成 年 月 日

山形県知事 殿

エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社
ネットワーク事業部統合ネットワーク部長

電線共同溝工事に伴う電気通信設備の既存ストック有効活用について (回答)

標記について、平成 年 月 日付 号にて協議がありました電気通信設備の既存ストックの有効活用の有無について、下記のとおり回答します。

記

1. 電線共同溝名称及び区間

- (1) 電線共同溝名称 ○○○道○号○○電線共同溝
(2) 区 間 ○○市○○町○丁目○番地～○○市○○町○丁目○番地

2. 協議回答

- (1) 譲渡可能な電気通信設備の対象物件
別紙1：資産譲渡対象物件のとおり
- (2) 譲渡可能な電気通信設備の品質調査データ
別紙2：品質確認調査報告書のとおり
- (3) 譲渡可能な電気通信設備の資産譲渡価格 (案)
別紙3：譲渡価格 (案) のとおり

3. 連絡先

エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社 ○○支店 ○○○○
TEL
FAX

様式4 (東日本電信電話株式会社山形支店用)

第 号
平成 年 月 日

山形県知事 殿

東日本電信電話株式会社
山形支店長

譲渡設備の確定数量及び確定価格について (通知)

〇〇〇道〇号〇〇電線共同溝の整備に伴い、電気通信設備の譲渡について協議が整いましたので、譲渡設備数および譲渡価格を通知します。

記

1. 譲渡設備数

(1) 管 路 亘長 m (延長 m)
(2) マンホール 個

※内訳は別紙4-1参照

2. 譲渡価格

¥ _____ 円

※内訳は別紙4-2参照

様式4 (エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社用)

第 号
平成 年 月 日

山形県知事 殿

エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社
ネットワーク事業部統合ネットワーク部長

譲渡設備の確定数量及び確定価格について (通知)

〇〇〇道〇号〇〇電線共同溝の整備に伴い、電気通信設備の譲渡について協議が整いましたので、譲渡設備数および譲渡価格を通知します。

記

1. 譲渡設備数

(1) 管	路	亘長	m (延長	m)
(2) マンホール			個	

※内訳は別紙4-1参照

2. 譲渡価格

¥	_____	円
---	-------	---

※内訳は別紙4-2参照

別紙4-1

設 備 調 書

路線名：〇〇〇道〇〇号

住 所：

【マンホール】

設備設置収容ビル名	設備名	数量
合計		

【管 路】

設備設置収容ビル名	設備名	数量
		亘長 延長
合計		亘長 延長

譲渡価格算出調書

譲渡価格 金 円

項 目	金 額	記 事
1 資産帳簿価格 (①+②)		
①マンホール		
②管路		
2 小計 (1+2)		
3 消費税相当額 (2×0.05)		
4 設備譲渡価格 (3+4)		

・資産帳簿価格内訳

設備区分	設備名	数量	資産帳簿価格
マンホール			
マンホール計			
管路			
管 路 計			

※資産帳簿価格の算定方法は別添資料参照

資料：資産帳簿価格の算定方法

資産帳簿価格の算定方法

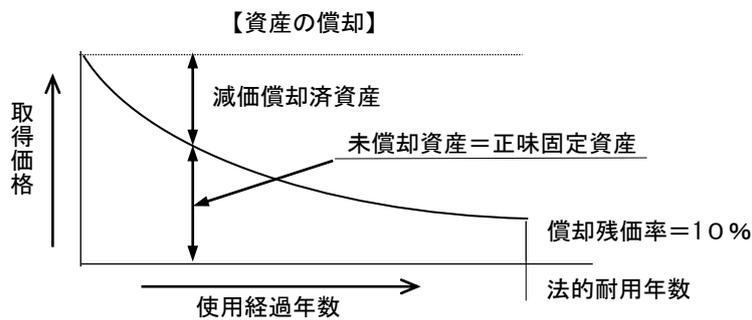
・減価償却済額

減価償却済額 = 取得価格 × (1 - 未償却残額率)

未償却残額率 = 1 - 除却資産の減価率

減価率 = 減価償却累計額 / 取得価格

* 未償却残額率については平均未償却残額率を設定



・除去すべき帳簿価額

除去すべき帳簿価額 (正味固定資産額) = 取得価格 - 減価償却済額

《資産帳簿価格の算出》

設備区分	取得価格	減価償却費	正味資産価格	数量	単位あたりの正味資産価格	譲渡数量	資産帳簿価格
マンホール (単位：個)	①	②	①-②=③	④	③÷④=⑤	⑥	⑤×⑥=⑦
管路 (単位：m)	①'	②'	①'-②'=③'	④'	③'÷④'=⑤'	⑥'	⑤'×⑥'=⑦'
合 計							⑦+⑦'

様式5（東日本電信電話株式会社山形支店用）

第 号
平成 年 月 日

東日本電信電話株式会社
山形支店長 殿

山形県知事

〇〇〇道〇号の電線共同溝を整備すべき道路における
既設設備の譲渡契約について（協議）

標記について、譲渡契約を締結したいので協議します。
なお、異議がなければ、別添譲渡契約書に押印のうえ返送願います。

記

件 名 : 〇〇地区電線共同溝事業に伴う基盤設備譲渡契約
箇 所 : 〇〇市〇〇丁目〇〇番から〇〇市〇〇丁目〇〇番まで

様式5 (エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社用)

第 号
平成 年 月 日

エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社
ネットワーク事業部統合ネットワーク部長 殿

山形県知事

〇〇〇道〇号の電線共同溝を整備すべき道路における
既設設備の譲渡契約について（協議）

標記について、譲渡契約を締結したいので協議します。
なお、異議がなければ、別添譲渡契約書に押印のうえ返送願います。

記

件 名 : 〇〇地区電線共同溝事業に伴う基盤設備譲渡契約
箇 所 : 〇〇市〇〇丁目〇〇番から〇〇市〇〇丁目〇〇番まで

譲渡契約書
(東日本電信電話株式会社山形支店用)

山形県知事（以下「甲」という。）と東日本電信電話株式会社山形支店長（以下「乙」という。）は、平成 年 月 日付け「既存ストックの有効利用による電線共同溝整備に関する協定」第6条に基づき、乙の固定資産及び道路占用物件である地下管路等の電気通信基盤設備（以下「基盤設備」という。）を甲が施工する電線共同溝の一部として既存設備の有効利用を図るため、次のとおり譲渡契約（以下「本契約」という。）を締結する。

（総則）

- 第1条 甲が施工する電線共同溝の一部として、乙の基盤設備を甲へ譲渡することに関し、甲と乙は信義に従って誠実にこれを履行するものとする。
- 2 乙は、この契約の履行に関し知り得た秘密を漏えいしてはならない。

（譲渡する基盤設備）

- 第2条 本契約により、電線共同溝の一部として甲に譲渡する乙の基盤設備（以下「譲渡物件」という。）は設備調書（別紙1）のとおりとする。

（譲渡物件の箇所及び譲渡契約件名）

- 第3条 本契約における譲渡物件の箇所および譲渡契約件名は、次のとおりとする。
- (1) 譲渡物件の箇所
〇〇市〇〇丁目〇〇番から
〇〇市〇〇丁目〇〇番まで
- (2) 譲渡契約件名
〇〇地区電線共同溝事業に伴う基盤設備譲渡契約

（譲渡価格）

- 第4条 本契約により、甲が乙支払う譲渡物件の価格（以下「契約代金」という。）は、以下のとおりとする。（譲渡価格算出調書 別紙2参照）
¥〇, 〇〇〇, 〇〇〇円（うち取引に係る消費税及び地方消費税の額¥〇〇〇, 〇〇〇.）

（譲渡物件の引渡し及び譲渡日）

- 第5条 乙は、設備調書、設備記録図を添付し、引渡しの旨を甲に通知するものとする。
- 2 甲は、前項の規定による通知を受けた後、引受けの旨を乙に通知するものとする。
- 3 譲渡物件の引渡しは、平成〇〇年〇〇月〇〇日までに行うものとする。

（契約代金の支払い）

- 第6条 甲は、前条第2項の規定により通知した後に、乙から適正な請求を受けたときは、その日から起算して30日以内に契約代金を支払わなければならない。

（契約外事項）

- 第7条 本契約に定めのない事項または疑義を生じた事項については、必要に応じて、甲乙協議して定めるものとする。

本契約締結の証として本書を2通作成し、甲乙記名押印のうえ各自1通を保有する。

平成 年 月 日

甲 山形県知事 ○ ○ ○ ○

乙 東日本電信電話株式会社
山形支店長 ○ ○ ○ ○

譲渡契約書

(エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社用)

山形県（以下「甲」という。）とエヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社ネットワーク事業部統合ネットワーク部長（以下「乙」という。）は、平成 年 月 日付け「既存ストックの有効利用による電線共同溝整備に関する協定」第6条に基づき、乙の固定資産及び道路占用物件である地下管路等の電気通信基盤設備（以下「基盤設備」という。）を甲が施工する電線共同溝の一部として既存設備の有効利用を図るため、次のとおり譲渡契約（以下「本契約」という。）を締結する。

（総則）

第2条 甲が施工する電線共同溝の一部として、乙の基盤設備を甲へ譲渡することに関し、甲と乙は信義に従って誠実にこれを履行するものとする。

2 乙は、この契約の履行に関し知り得た秘密を漏えいしてはならない。

（譲渡する基盤設備）

第2条 本契約により、電線共同溝の一部として甲に譲渡する乙の基盤設備（以下「譲渡物件」という。）は設備調書（別紙1）のとおりとする。

（譲渡物件の箇所及び譲渡契約件名）

第3条 本契約における譲渡物件の箇所および譲渡契約件名は、次のとおりとする。

(1) 譲渡物件の箇所

〇〇市〇〇丁目〇〇番から

〇〇市〇〇丁目〇〇番まで

(2) 譲渡契約件名

〇〇地区電線共同溝事業に伴う基盤設備譲渡契約

（譲渡価格）

第4条 本契約により、甲が乙支払う譲渡物件の価格（以下「契約代金」という。）は、以下のとおりとする。（譲渡価格算出調書 別紙2参照）

¥〇, 〇〇〇, 〇〇〇円（うち取引に係る消費税及び地方消費税の額¥〇〇〇, 〇〇〇.）

（譲渡物件の引渡し及び譲渡日）

第5条 乙は、設備調書、設備記録図を添付し、引渡しの旨を甲に通知するものとする。

2 甲は、前項の規定による通知を受けた後、引受けの旨を乙に通知するものとする。

3 譲渡物件の引渡しは、平成〇〇年〇〇月〇〇日までに行うものとする。

（契約代金の支払い）

第6条 甲は、前条第2項の規定により通知した後に、乙から適正な請求を受けたときは、その日から起算して30日以内に契約代金を支払わなければならない。

（契約外事項）

第7条 本契約に定めのない事項または疑義を生じた事項については、必要に応じて、甲乙協議して定めるものとする。

本契約締結の証として本書を2通作成し、甲乙記名押印のうえ各自1通を保有する。

平成 年 月 日

甲 山形県知事 ○ ○ ○ ○

乙 エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社
ネットワーク事業部
統合ネットワーク部長 ○ ○ ○ ○

様式6 (東日本電信電話株式会社山形支店用)

第 号
平成 年 月 日

山形県知事

東日本電信電話株式会社
山形支店長

引 渡 書

〇〇地区電線共同溝事業に伴う基盤設備譲渡契約第5条に基づき、下記の物件を引渡します。

記

1. 譲渡箇所

- (1) 電線共同溝名称 〇〇〇道〇号〇〇電線共同溝
(2) 区 間 〇〇市〇〇丁目〇〇番地～〇〇市〇〇丁目〇〇番地

2. 引渡物件

- (1) 管 路 亘長 m (延長 m)
(2) マンホール 個

3. 引渡図書

- (1) 設備調書
(2) 設備記録図 (平面図・縦断図・マンホール展開図)
(3) その他

様式6 (エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社用)

第 号
平成 年 月 日

山形県知事

エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社
ネットワーク事業部統合ネットワーク部長

引 渡 書

〇〇地区電線共同溝事業に伴う基盤設備譲渡契約第5条に基づき、下記の物件を引渡します。

記

1. 譲渡箇所

- (1) 電線共同溝名称 〇〇〇道〇号〇〇電線共同溝
 (2) 区 間 〇〇市〇〇丁目〇〇番地～〇〇市〇〇丁目〇〇番地

2. 引渡物件

- (1) 管 路 亘長 m (延長 m)
 (2) マンホール 個

3. 引渡図書

- (1) 設備調書
 (2) 設備記録図 (平面図・縦断図・マンホール展開図)
 (3) その他

様式7（東日本電信電話株式会社山形支店用）

第 号
平成 年 月 日

東日本電信電話株式会社
山形支店長 殿

山形県知事

引 受 書

平成 年 月 日付け第 号で引渡しのあった下記の物件を引受けたので、請求書の提出をお願いいたします。

記

1. 譲渡箇所

- (1) 電線共同溝名称 ○○○道○号○○地区電線共同溝
(2) 区 間 ○○市○○丁目○○番地～○○市○○丁目○○番地

2. 引受物件

- (1) 管 路 亘長 m (延長 m)
(2) マンホール 個

様式7 (エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社用)

第 号
平成 年 月 日

エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社
ネットワーク事業部統合ネットワーク部長 殿

山形県知事

引 受 書

平成 年 月 日付け第 号で引渡しのあった下記の物件を引受けたので、請求書の提出をお願いいたします。

記

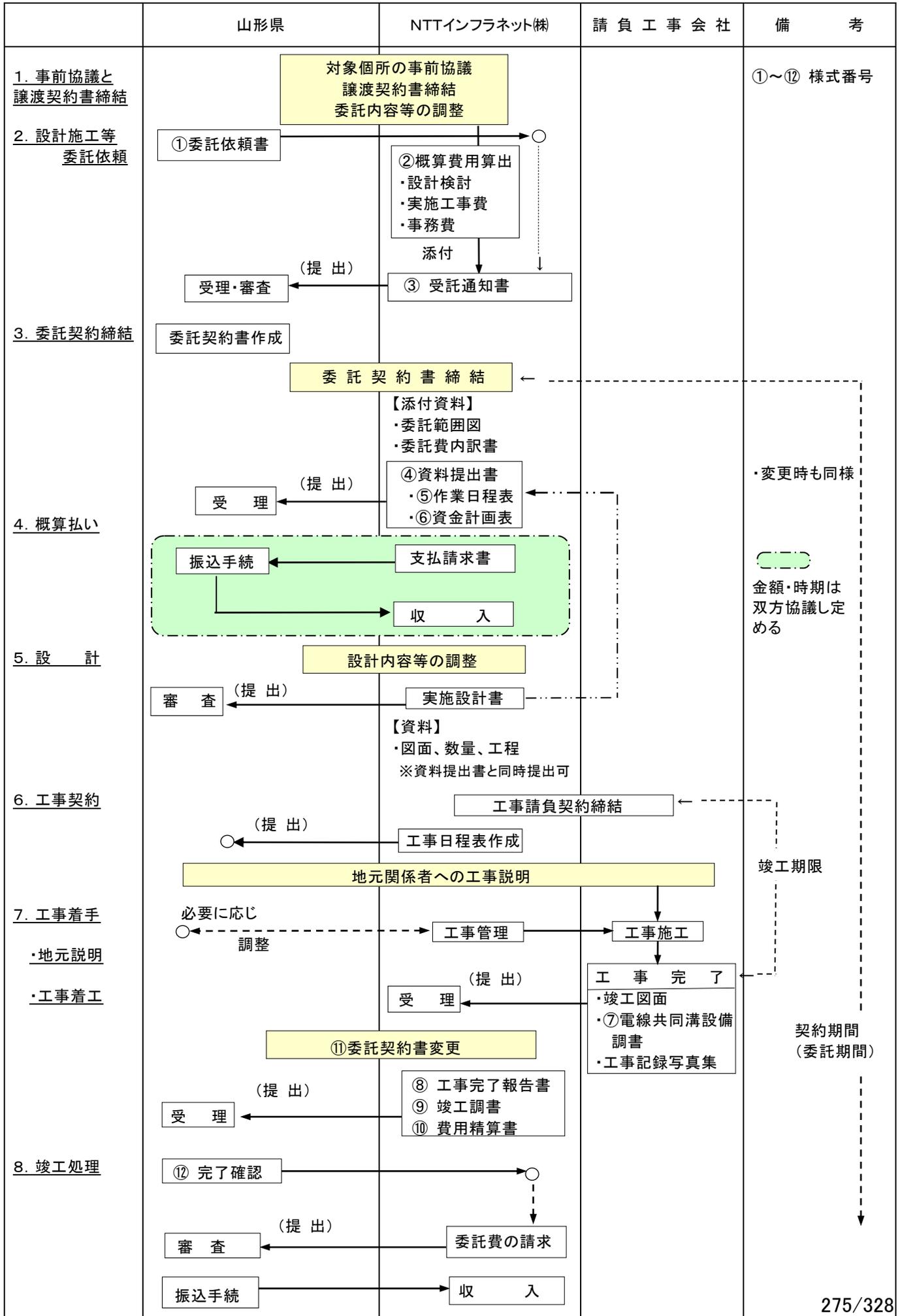
1. 譲渡箇所

- (1) 電線共同溝名称 ○○○道○号○○地区電線共同溝
(2) 区 間 ○○市○○丁目○○番地～○○市○○丁目○○番地

2. 引受物件

- (1) 管 路 亘長 m (延長 m)
(2) マンホール 個

10-2
電線共同溝(既存ストック有効活用)施工委託標準フロー



委 託 契 約 書

〇〇〇道〇〇線で実施する電線共同溝に伴う無電柱化工事に関し、山形県（以下「甲」という。）とエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社東北支店長（以下「乙」という。）とは、平成 年 月 日付締結した「既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定」第17条に基づき、次のとおり委託契約（以下「本契約」という。）を締結する。

（権利義務の譲渡等）

第1条 乙は、甲の書面による承諾を得た場合以外に、この契約によって生ずる権利または義務を第三者に譲渡しまたは承継してはならない。

（委託）

第2条 甲は、第3条および第4条に定める電線共同溝本体工事、改造工事等並びにその関連土木工事等（以下「電線共同溝工事等」という。）に関して次の事項を乙に委託し、乙はこれを受託する。

- (1) 入溝予定事業者との調整
- (2) 電線共同溝工事等の設計
- (3) 電線共同溝工事等の実施に関する建設業者との請負契約の締結及び施工管理
- (4) 家屋調査等
- (5) 法定手続等
- (6) 本協定工事の実施に係る住民対応

（電線共同溝工事等の実施箇所および工事件名）

第3条 本契約における電線共同溝工事等の実施箇所および工事件名は、次のとおりとする。

- (1) 実施箇所
 - 〇〇市〇〇町〇〇丁目〇〇番地先
 - 〇〇市〇〇町〇〇丁目〇〇番地先
- (2) 工事件名
 - 〇〇〇道〇〇線既存ストック有効活用〇〇電線共同溝工事等

（委託の範囲）

第4条 本契約における委託の範囲は、別添図面のとおりとする。

（契約期間）

第5条 本契約の委託期間は、契約締結日から平成〇年〇月〇日まで。

（作業日程表等の作成）

第6条 乙は、本契約締結の後、作業日程表及び資金計画表を作成し、甲に提出するものとする。

作業日程表及び資金計画表を変更しようとするときも同様とする。

- 2 甲は、前項に基づき工事の実施に支障をきたさないよう諸般の準備をするものとする。

（設計）

第7条 乙は、第2条（2）により設計を実施する場合は、設計開始時および完了時その他必要に応じて、甲と設計内容について調整のうえ実施するものとし、設計完了後すみやかに作成した設計書（以下「実施設計書」という。）を甲に提出するものとする。

(工事の監理および報告)

- 第8条 乙は、第2条(3)により請負契約を締結した建設業者から電線共同溝工事等の工事日程表を受け取り、当該建設業者が平成〇〇年〇〇月〇〇日(以下「竣工期限」という。)までに施工を完了するよう、当該工事日程表および当該実施設計書に基づき工事工程および工事内容を監理するものとする。
- 2 道路管理者の許可条件その他の理由により、電線共同溝工事等の竣工期限を変更する必要があるときは、乙は甲に速やかに通知するものとする。
- 3 乙は、電線共同溝工事等完了後、遅滞なく請負契約を締結した建設業者に竣工図面、電線共同溝設備調書、工事記録写真集を提出させ、委託工事完了報告書及び竣工調書に費用精算書を添えて、甲に提出するものとする。
- 4 甲は、前項の報告を受けた場合は、速やかに電線共同溝工事等完了の確認を行うものとする。

(工事の調査等)

- 第9条 甲は、必要と認めるときは、乙に対し工事の状況について調査をし、又は報告を求めることができるものとする。

(電線共同溝工事等竣工後の財産の引渡し)

- 第10条 乙は、電線共同溝工事等の施工に伴い建設した管路部及び特殊部は、工事竣工後、速やかに甲に引渡さなければならない。

(委託費)

- 第11条 本契約により甲が乙に対して支払う委託金額は、
 ¥ (うち取引に係る消費税及び地方消費税の額¥) とする。

(委託費の変更)

- 第12条 甲又は乙は、委託費を変更しようとするとき、又は天災、不可抗力もしくは物価賃金の変動等により、その金額に著しく変動を生ずるときは、甲乙協議のうえ委託費を変更するものとする。

(概算払)

- 第13条 甲は、乙の請求があった場合は、委託費の一部を概算払いにて支払うことができる。
- 2 乙は6条の作業日程表及び資金計画書に基づき、業務に要する経費の概算払いを甲に請求することが出来るものとし、甲は請求書を受領した日から30日以内に所要額を支払うものとする。

(概算払の精算)

- 第14条 乙は、既に概算払いにより受領した金額に差額が生じた場合は、甲にその旨を申請する。
- 2 乙は、前項の結果に不足額が生じた場合には、甲に不足額の支払いを請求することが出来る。
- 3 甲は前項の規定による請求書を受領したときは、その日から30日以内に委託費を支払わなければならない。

(委託費の支払い)

- 第15条 甲は、電線共同溝工事等完了の確認後、乙から適正な請求書を受領した場合は、速やかに委託費に要した経費を支払うものとする。

(委託契約の変更)

第16条 契約の内容を変更する必要があるときは、甲乙協議のうえこれを変更するものとする。

(第三者に及ぼした損害)

第17条 電線共同溝工事等の施行に伴い第三者に損害を及ぼしたときは、甲の負担において、乙が賠償するものとする。

ただし、その損害の発生が乙の責に帰すべき事由による場合においては、乙の負担とする。

(工事に関する措置請求)

第18条 工事の施工にあたり、工事請負者の責に帰す原因により重大な事故等を生じせしめた場合、甲と協議し乙は、工事請負者に対し通知をしたうえで必要な対応措置を指示するものとする。

(かし担保)

第19条 乙は、工事のかし担保について、工事の完了から2年間、工事請負者に対してその責を負わせるものとする。

2 甲からかし担保請求があった場合には、乙はこれに協力するものとする。

(担当部署)

第20条 本契約における電線共同溝工事等に関する担当部署は、次のとおりとする。

甲：〇〇〇部〇〇課

乙：エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社東北支店

(契約外事項)

第21条 この契約に定めのない事項または疑義を生じた事項については、必要に応じて、甲乙協議して定めるものとする。

本契約締結の証として本書を2通作成し、甲乙記名押印のうえ各自1通を保有する。

平成 年 月 日

山形市松波2-8-1

甲

氏名 山形県知事

〇〇 〇〇

印

住 所

乙

氏名 エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社
東北支店長

〇〇 〇〇

印

別紙内訳書

項 目	金 額	備 考
電線共同溝工事等工事費 ①		注1)
設計費 ②		注1)
小 計 ③		③=①+②
船舶及び機械器具費 ④		④=③×間接費率 間接費率：協定〈別紙〉表-1
営繕宿舍費 ⑤		⑤=(③+④)×間接費率 間接費率：協定〈別紙〉表-2
事務費 ⑥		⑥=(③+④+⑤)×間接費率 間接費率：協定〈別紙〉表-3
小 計 ⑦		⑦=④+⑤+⑥
合 計 ⑧		⑧=③+⑦
消費税相当額 ⑨		⑨=⑧×消費税率
委託費計 ⑩		⑩=⑧+⑨

注1) 添付資料（明細書等）による

※明細書には、数量・金額を明記することとする

様式①

第 平成 年 月 日 号

エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社
東北支店長 殿

山形県知事 印

委託依頼書

「既存ストックの有効活用による電線共同溝整備に関する協定」(平成 年 月 日付
締結)第16条に基づき、下記のとおり貴社と締結願いたく依頼します。
なお、受託される場合は概算費用算出調書を提出願います。

記

1. 路線名 ○○○道○○線
2. 実施箇所 別紙のとおり
3. 委託内容 電線共同溝工事等の設計及び工事実施
4. 工事予定 平成 年 月から
平成 年 月まで
5. 連絡先 ○○○○○部
○○課 ○○係
TEL
FAX

様式②

概算費用算出調書

(路線名) ○○○道○○線
 (実施箇所) ○○市○○町○○丁目○○番地先

項目	金額	備考
電線共同溝工事等工事費 ①		注1)
設計費 ②		注1)
小計 ③		③=①+②
船舶及び機械器具費 ④		④=③×間接費率 間接費率：協定〈別紙〉表-1
営繕宿舍費 ⑤		⑤=(③+④)×間接費率 間接費率：協定〈別紙〉表-2
事務費 ⑥		⑥=(③+④+⑤)×間接費率 間接費率：協定〈別紙〉表-3
小計 ⑦		⑦=④+⑤+⑥
合計 ⑧		⑧=③+⑦
消費税相当額 ⑨		⑨=⑧×消費税率
委託費計 ⑩		⑩=⑧+⑨

注1) 添付資料(明細書等)による。

※明細書には、数量・金額を明記することとする。

様式③

第
平成 年 月 日 号

山形県知事 殿

エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社
東北支店長 ○○ ○○ 印

受託通知書

平成 年 月 日付○○号にて貴所から依頼のありました下記については、当社において受託することに致しますので、概算費用算出調書を添えて通知致します。

なお、本件に関わる委託契約については、別途、協議のうえ締結するものとします。

記

1. 路線名 ○○○道○○線
2. 実施箇所 別紙のとおり
3. 委託内容 電線共同溝工事等の設計及び工事実施
4. 工事予定 平成 年 月から
平成 年 月まで
5. 連絡先 エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社東北支店
○○課 ○○係
TEL
FAX

※ 委託契約担当部署と工事担当部署が違う場合は、両方記入して下さい。

様式④

第 号
平成 年 月 日

山形県知事 殿

エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社
東北支店長 ○○ ○○ 印

委託契約に基づく資料の提出について

平成 年 月 日付委託契約を締結した○○○道○○線における既存ストックの活用による電線共同溝工事等の実施について、委託契約書第6条及び第7条に基づき下記の資料を提出致します。

記

- | | |
|----------|----|
| 1. 作業日程表 | 1部 |
| 2. 資金計画表 | 1部 |
| 3. 実施設計書 | 1部 |

※ 実施設計書を作業日程表および資金計画表と同時に提出する場合。

様式⑤

作業日程表

工種	種別	単位	数量	予定						摘要

様式⑥

資金計画表

1. 受託者の住所氏名

2. 委託工事の目的及び内容

(イ) 契約名

(ロ) 契約金額

(ハ) 契約年月日 平成 年 月 日

(ニ) 契約期間 自平成 年 月 日

 至平成 年 月 日

区 分	資 金 計 画				計	備 考
	月	月	月	月		
電線共同溝工事 等工事費	円	円	円	円		
設計費						
船舶及び 機械器具費						
営繕宿舍費						
事務費						
委託費計						
計						

様式⑦

電線共同溝設備調書

工事名：平成〇〇年度

〇〇〇道〇〇線既存ストック有効活用〇〇電線共同溝工事等

特殊部

特殊部		利用会社名	型		個	備考
NO	位置					
1	測点 No〇〇+10.0m	NTT・CATV	接続	Ⅱ型	1	既存ストック
2	測点 No〇〇+55.0m	NTT・CATV	分岐	Ⅱ型	1	

管路部

主管路		利用会社名	亘長 (m)	管種	管径 (mm)	条数	備考
NO	位置						
1	測点 No〇〇+10.0m ～測点 No〇〇+55.0m	NTT・CATV	45.0	PL-PS PV	75	3 5	既存ストック
		NTT・CATV	45.0	PV	300	1	ボディ管
		NTT・CATV	45.0	PV	150	1	FA管

連系管・引上管路

連系管路		引込管		利用会社名	亘長 (m)	管種	管径 (mm)	条数	備考
NO	位置	NO	位置						
1	測点No〇〇 +6.0m			NTT	10.5	PV	75	2	
		1	測点No〇〇 +6.0m	NTT	2.0	PV	50	1	
		2	測点No〇〇 +7.0m	CATV	2.5	PV	25	1	

注) NOは、起点側からの通し番号とする。(同一箇所複数の連系管路・引込管が存在する場合は、同一番号とする)

様式⑧

第
平成 年 月 日 号

山形県知事 殿

エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社
東北支店長 ○○ ○○ 印

委託工事完了報告書

1. 実施箇所
2. 工事件名 平成○○年度
○○○道○○線既存ストック有効活用○○電線共同溝工事等
3. 契約締結日 平成 年 月 日 (当初)
平成 年 月 日 (変更)
4. 契約額 (当 初) ¥ _____ (うち消費税額 ¥ _____)
(変 更) ¥ _____ (うち消費税額 ¥ _____)
(変更後) ¥ _____ (うち消費税額 ¥ _____)
5. 精算額
6. 委託者住所
及び氏名
7. 着手年月日 平成 年 月 日
8. 完成年月日 平成 年 月 日
9. 受託事業を実施した
事業所及びその施工地
10. 添付書類 (1) 竣工図面
(2) 電線共同溝設備調書
(3) 工事記録写真集
(4) 費用精算書
(5) その他

様式⑨

竣工調書

1 実施箇所

2 工事件名 平成〇〇年度
〇〇〇道〇〇線既存ストック有効活用〇〇電線共同溝工事等

3 工事費 当初契約額 ¥ _____

変更契約額 ¥ _____

4 着手年月日 平成 年 月 日

5 完成年月日 平成 年 月 日

6 検査年月日 平成 年 月 日

7 引渡年月日 平成 年 月 日

様式⑩

費用精算書

費 目	当 初 金 額	変 更 後 金 額	備 考
電線共同溝工事等 工事費			
設計費			
船舶及び 機械器具費			
営繕宿舍費			
事務費			
消費税相当額			
委託費計			

様式⑩

変更委託契約書

〇〇〇道〇〇線で実施する電線共同溝に伴う無電柱化工事に関し、山形県（以下「甲」という。）とエヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社東北支店長（以下「乙」という。）とは平成〇〇年〇〇月〇〇日付で委託契約を締結したが、委託契約書の一部を次のとおり変更する。

1. 委託契約書第〇条を次のとおり変更する。

(〇〇〇〇)

第〇条

2. 委託契約書第〇条を次のとおり変更する。

(〇〇〇〇)

第〇条

本契約締結の証として本書を2通作成し、甲乙は記名押印のうえ各自1通を保有する。

平成 年 月 日

甲 山形市松波2-8-1
氏名 山形県知事

〇〇 〇〇

印

乙 住所
氏名 エヌ・ティ・ティ・インフラネット株式会社
東北支店長

〇〇 〇〇

印

事務連絡

平成23年6月24日

各総合支庁建設部 道路（計画）課長 殿
都市計画課長 殿

山形県無電柱化推進調整会議事務局
県土整備部 道路課長

無電柱化事業における引込設備の費用負担について

標記について、山形県無電柱化推進調整会議事務局会議において、電線管理者よりルールの再確認をして欲しい旨の要望がありましたので、平成22年3月24日付け道第659号『無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について（通知）』（以下、「通知」）に基づき、適切に執行されますようお願いいたします。併せて、貴下市町村に対し、ご周知くださるようお願いいたします。

記

1 関係者との協議について

無電柱化事業の引込設備の費用負担については、「通知」に記載のとおり、具体の地中化の実施箇所における連絡会議等において、需要家、地元電線管理者、地方公共団体等が協議の上、その負担額等を決定すること。

特に、今後、新規に事業を計画する場合には、事前に十分に協議すること。

2 留意事項

- (1) 「通知」における『地方公共団体』と『道路管理者』は明確に区別されるものであり、道路管理者が引込設備の費用を負担することはできないことに留意すること。
- (2) 「地域活力基盤創造交付金」における引込設備の費用負担については、間接補助としての費用負担であることが国より示されているが、現状では間接補助のための制度が存在しないことから、県の道路事業等において、引込設備の費用を負担することはできないことに留意すること。
- (3) 本事務連絡は、現在のルールを確認するものであり、新たなルールを策定するためのものではない。

3 送付資料

- ① H22.3.24 道第659号「無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について（通知）」.pdf
- ② 無電柱化に係る地域活力基盤創造交付金の対象事業について（参考）.pdf

<担当>
山形県無電柱化推進調整会議事務局
県土整備部 道路課保全整備室 道路環境担当

道 第 6 5 9 号

平成22年 3月24日

各総合支庁建設部（次）長 殿

土 木 部 長

無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について（通知）

このことについて、別添写しのとおり国土交通省道路局路政課長、及び地方道・環境課長から通知がありましたので、御承知の上、その運用に誤りのないように願います。

なお、各市町村長に対しては、この旨通知済みです。

道 第 6 5 9 号

平成22年 3月24日

各市町村長 殿

山形県土木部長

(公印省略)

無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について (通知)

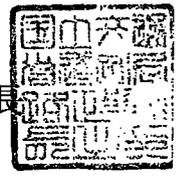
このことについて、別添写しのとおり国土交通省道路局路政課長、及び地方道・環境課長から通知がありましたので、御承知の上、その運用に誤りのないように願います。



国道利発第28号
国道交安発第30号
平成22年2月24日

山形県土木部長 殿

国土交通省道路局路政課長



国土交通省道路局地方道・環境課長



無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について

無電柱化については、いつもご協力賜りありがとうございます。

標記について、別添のとおり各地方整備局道路部長等あてに通知いたしましたので、貴職におかれましてもこれを参考とされたく、ご連絡いたします。

なお、都道府県におかれましては、貴管内市町村（政令市を除く。）にもご周知いただきますよう、よろしく願い申し上げます。

無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について

1. 電線共同溝

- (1) 電線共同溝とは、電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、電線の設置及び管理を行う2以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設をいい、電線を収容するための管路、特殊部（電線の分岐部分を収容するための施設をいい、分岐柵及び簡易トラフを含む。以下同じ。）、連系管路（電線共同溝に収容された電線と周辺の架空線等の電線を結ぶために必要な管路のうち、当該電線共同溝に係る電線共同溝整備道路内に設けるものをいう。以下同じ。）及び引込管（民地への電線の引込みのための管路のうち電線共同溝整備道路内に設けるものをいう。以下同じ。）を含むものとする。
- (2) 連系設備とは、電線共同溝に収容された電線と周辺の架空線等の電線を結ぶために必要な管路のうち、当該電線共同溝に係る電線共同溝整備道路外に設けるものをいい、引込設備とは、民地への電線の引込みのための管路のうち道路外に設けるものをいう。

2. 連系設備

- (1) 電線共同溝の建設に関する工事により必要を生じた連系設備の建設に関する工事については、当該電線共同溝の建設に関する工事と併せて行うことが道路管理上妥当と判断される場合には、道路法第23条第1項の附帯工事として、当該電線共同溝を建設する道路管理者が当該連系設備を建設すること。
- (2) 連系設備の建設に係る工事の完了後、道路管理者は、当該連系設備を電線管理者（電線の設置及び管理を行なう者をいう。以下同じ。）に引き渡し、電線管理者は、道路法第32条第1項に規定する道路の占用の許可を受け、管理すること。
- (3) 道路管理者は、連系設備について建設費用の観点から十分考慮し、合理的な配置を行うこと。
- (4) 連系設備の建設に係る工事を附帯工事として行う場合、これに要する費用は、道路法第59条第1項に基づき、原則として当該電線共同溝を建設する道路管理者が負担すること。

3. 事前支障移設

事前支障移設とは、電線共同溝の建設に関する工事により必要を生じた既

設の電柱、電線等の移設及び撤去をいい、事前支障移設に要する費用については、道路管理者が補償できるものとする。

4. 建設負担金

- (1) 電線共同溝の整備等に関する特別措置法第7条第1項の建設負担金の額（(2)に係るものを除く。）については、事務手続の簡素化の観点から平成16年4月に建設負担金の標準単価を通知したところであるが、引き続き当該通知に従って取り扱うこと。ただし、特段の事情等によりこれにより難しい場合には、別途算出することも可能とする。
- (2) 道路の新設又は拡幅（土地区画整理事業等による場合を含む。）と一体的に行う電線共同溝の建設（以下「同時整備」という。）に係る建設負担金の額については、別途通知する標準単価により算出すること。ただし、特段の事情等によりこれにより難しい場合には、別途算出することも可能とする。
- (3) 難視聴の解消を目的とするケーブルに係る建設負担金については、その設置の経緯等を踏まえ、道路管理者がその相当額を負担できるものとする。

5. 柱状型機器

5-1 定義及び基本的考え方

- (1) 柱状型機器とは、通常の上空に設置する機器（変圧器、電源供給器、幹線増幅器等をいう。以下同じ。）に比べ、小型等で景観に配慮した形状の機器をいう。
- (2) 柱状型機器の支持柱の形状及び配置については、景観に配慮すること。
- (3) 路上に機器を設置すると安全かつ円滑な交通の確保が困難である場合等には、道路管理者と電線管理者が協議の上、柱状型機器を設置するなどの適切な手法を用いて、安全かつ円滑な交通の確保を図ること。

5-2 民地への引込み

- (1) 柱状型機器を設置する場合の民地への引込みについては、地下引込みを原則とする。
- (2) 無電柱化を進める上で公益上やむを得ない事情があり、かつ、電線共同溝整備道路について安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図る上で支障が生じるおそれが少ないと認められる場合には、道路管理者は、民地への架空引込み部分の電線の地上における占用について電線管理者に許可できるものとする。
- (3) 前項において、公益上やむを得ない事情とは、既設構造物等により地下

での施工が困難である場合等のことをいい、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図る上で支障が生じるおそれが少ないと認められる場合は、柱状型機器の支持柱が道路の民地側に設置されている場合等をいう。

5-3 費用負担

- (1) 柱状型機器の支持柱の設置に係る費用については、道路管理者が負担できるものとする。
- (2) 前項に関わらず、架空引込みの場合には、柱状型機器の支持柱の設置に係る費用については、電線管理者が負担するものとする。ただし、道路管理者は、柱状型機器の支持柱の設置場所に道路附属物として街灯等を設置する場合には、当該街灯等の支柱を電線管理者が柱状型機器の支持柱として利用することに協力するなどの配慮を行うこととし、この場合電線管理者は、少なくとも単独で支持柱を設置するのに要する費用を負担するものとする。

6. その他

6-1 新規需要等への対応

- (1) 電線共同溝の建設が完了した後において新たに必要となる道路内の特殊部、引込管及び連系管路（以下「特殊部等」という。）の増設又は位置の変更に関する工事については、道路法第24条に基づき、電線管理者が道路管理者の承認を受けてこれを行うものとする。この場合、道路管理者は、特殊部等の増設又は位置の変更に係る工事が完了した後、当該特殊部等について引渡しを受け、電線共同溝として管理すること。
- (2) (1) にかかわらず、同時整備による電線共同溝の建設が完了した後において新たに必要となる工事のうち、次に掲げるものについては、当該同時整備と一体的に新設又は拡幅した道路の供用が開始された日から起算して10年が経過する日までの期間は、道路管理者が行うこと。ただし、沿道の住宅等の建設状況を勘案して必要があると認める場合には、5年に限りその期間を延長することができる。
 - ア 引込管の増設に関する工事（当該同時整備に係る沿道の区画ごとに、それぞれ最初に設ける場合に限る。）
 - イ アに伴い必要となる特殊部の増設に関する工事
- (3) 電線共同溝の建設時においては、道路管理者は、電線共同溝の建設完了後の特殊部等の増設が少なくなるよう、電線管理者と協議調整を行った上で、将来予想される需要を考慮して合理的な設計に努めること。
- (4) (1) の特殊部等の増設又は位置の変更に係る費用については、当該特

殊部等の増設又は位置の変更に関する工事を行う電線管理者が負担するものとする。

6-2 引込設備、機器及びケーブル

引込設備の費用負担については、具体的な地中化の実施箇所における連絡会議等において協議の上、需要家、地元電線管理者又は地方公共団体等が単独又は共同で負担するものとする。

なお、地方公共団体が、引込設備、機器及びケーブルの設置に要する費用の全部又は一部を負担する場合には、その費用に地域活力基盤創造交付金を充てることができる。

7. 適用等

- (1) 「無電柱化推進計画における電線共同溝に係る費用負担、道路占用の取扱い等について」（平成16年4月14日付け国道地環第5号、国道利第14号）は廃止する。
- (2) 「無電柱化推進計画」（平成16年4月）の継続箇所等は、費用負担の方法の一貫性の観点から原則として従前の費用負担の方法によるが、道路管理者と電線管理者が協議の上、本取扱いを適用することが妥当と判断される場合には、本取扱いによることも可能とする。

無電柱化の推進に係る地域活力基盤創造交付金の対象事業について(参考)

無電柱化に係る地域活力基盤創造交付金の対象事業としては、以下を参考にし、積極的に無電柱化を推進して頂きたい。
 なお、通常補助の場合についても参考に明記する。

《 ；直接補助 ；間接補助》

計画策定費	通常補助 (参考)	地域活力基盤創造交付金	
		地域活力基盤創造交付金 地方道路 整備事業	効果 促進事業
電線共同溝 方式による 無電柱化			
電線共同溝本体(注意1)			
電線管理者が負担・実施 する施設等			
電線管理者の施設(注意2)			
建設負担金	x	x	x
自治体管路方式			
自治体が整備する施設			
電線管理者の施設(注意2)			
単独地中化方式			
電線共同溝本体と同等の施設			x
電線管理者の施設(注意2)			
要請者負担方式(注意3)			
地方公共団体が実施する場合(注意4)			
住民、組合、商工会議所等の団体が実施し、地域の 活力の基盤の創造を目的とした場合(注意5)			
軒下・裏配線(歩道整備等の 道路整備に伴う場合)(注意6)			
軒下・裏配線(歩道整備 等の道路整備に伴わない 場合)(注意6)			
道路管理者や地方公共団体が実施			
電線管理者等が実施			

注意1：電線共同溝本体は以下のものをいう。

電線共同溝本体	管路 特殊部 引込管 連系管路
---------	--------------------------

事前支障移設補償費（既設・仮設電柱や既設埋設物） 土工・舗装費（仮復旧及び本復旧）を含む。

なお、連系設備については、原則、連系設備の建設については、電線共同溝の建設に係る工事と併せて行うことが道路管理上妥当と判断される場合には、道路法第23条第1項に規定する附帯工事として、当該電線共同溝を建設する道路管理者が当該連系設備の建設を行うものとする（「無電柱化推進計画における電線共同溝に係る費用負担、道路占用の取扱い等について」平成16年4月14日）。このため、連系設備を電線共同溝の附帯工事として整備する場合は、「地方道路整備事業」に該当する。

注意2：電線管理者が負担・実施する施設等は以下をいう。

電線管理者が負担・実施する施設等	民地内引込設備 連系設備 ケーブル材料費（電力 通信） ケーブル工事費（電力 通信） 以下、主な機器および設置費 ・多回路開閉器（高圧線分岐 電力） ・変圧器（トランス 電力） ・低圧分岐装置（低圧線分岐 電力） ・クロージヤ（分岐機器 通信） ・増幅器（通信） ・分岐器（タップオフともいう。 通信） 既設電柱・電線の撤去費（電力・通信）
------------------	---

注意3：要請者負担方式とは、電線管理者の合意が得られなかった場合で、地方公共団体、住民、組合等の要請者が単独で実施する無電柱化事業をいう。

基本的には、電線共同溝方式として整備することを推奨する。

注意4：要請者負担方式のうち、地方公共団体が実施する場合、効果促進事業として計上することを認める。

注意5：要請者負担方式のうち、地方公共団体以外の要請者が実施し、その事業が地域の活力の基盤に資する事業で、地方公共団体からその経費の一部に対して補助金の交付を受ける場合において、効果促進事業として計上することを認める。

注意6：平成21年度からの新規制度である「無電柱化推進事業」の中で、歩道整備等の道路整備に伴う軒下・裏配線については、道路管理者が全額負担し、この負担額に対して補助を実施することが可能となった。なお、「歩道整備等の道路整備を伴う」とは、道路法72条の移設補償を意味しており、歩道整備には、カラー舗装や防護柵設置による簡易な歩行空間整備を含む。

《用語の説明。主に『無電柱推進計画』に係る運用と解説 平成16年8月』から引用。》

計画策定費：無電柱化を効果的・効率的に推進するため、住民参加型の計画策定に要する費用に対する支援。次のようなものを想定、地域住民との合意形成を図るための協議会やワークショップの開催、会場、資料作成、協議会等の開催案内、開催結果周知に要する費用。整備イメージを共有するためのフォトモンタージュ等のCG作成費用。無電柱化手法や地上機器配置検討のための設計費、住民説明用の資料作成費等の費用。

事前支障移設補償：電線共同溝の建設に係る工事の施工に伴って直接に必要な既設の電柱、電線等の移設及び撤去。

特殊部：電線の分岐部分を収容するための施設。分岐柱及び簡易トランプを含む。

引込管：民地への電線類を引込むための管路のうち道路区域内に設けるもの。

引込設備：民地への電線の引込のための管路のうち道路区域外に設けるもの。

連系管路：電線共同溝に収容された電線と周辺の架空線等の電線を結ぶために必要な管路のうち、当該電線共同溝に係る電線共同溝整備道路区域内に設けるもの。

連系設備：電線共同溝に収容された電線と周辺の架空線等の電線を結ぶために必要な管路のうち、当該電線共同溝に係る電線共同溝整備道路区域外に設けるもの。

電線共同溝本体の費用には、建設負担金分は含まない。

関連する各機器は以下の通り。

多回路開閉器：電力設備。高圧需要家（主に商業施設やマンションなど）へ供給するために、複数の開閉器（スイッチ）を集約して収容している機器。

変圧器（トランス）：電力設備。高圧線を一般的な電力供給（低圧）に変圧するための機器。

低圧分岐装置：電力設備。一般的な電力供給（低圧）に供給するために必要な、低圧幹線ケーブルを各戸への引込みケーブルに分岐する機器。

クロージャー：通信設備。幹線ケーブルの接続や通信線の供給のため、幹線から供給先に引込み線を分岐させる機器。

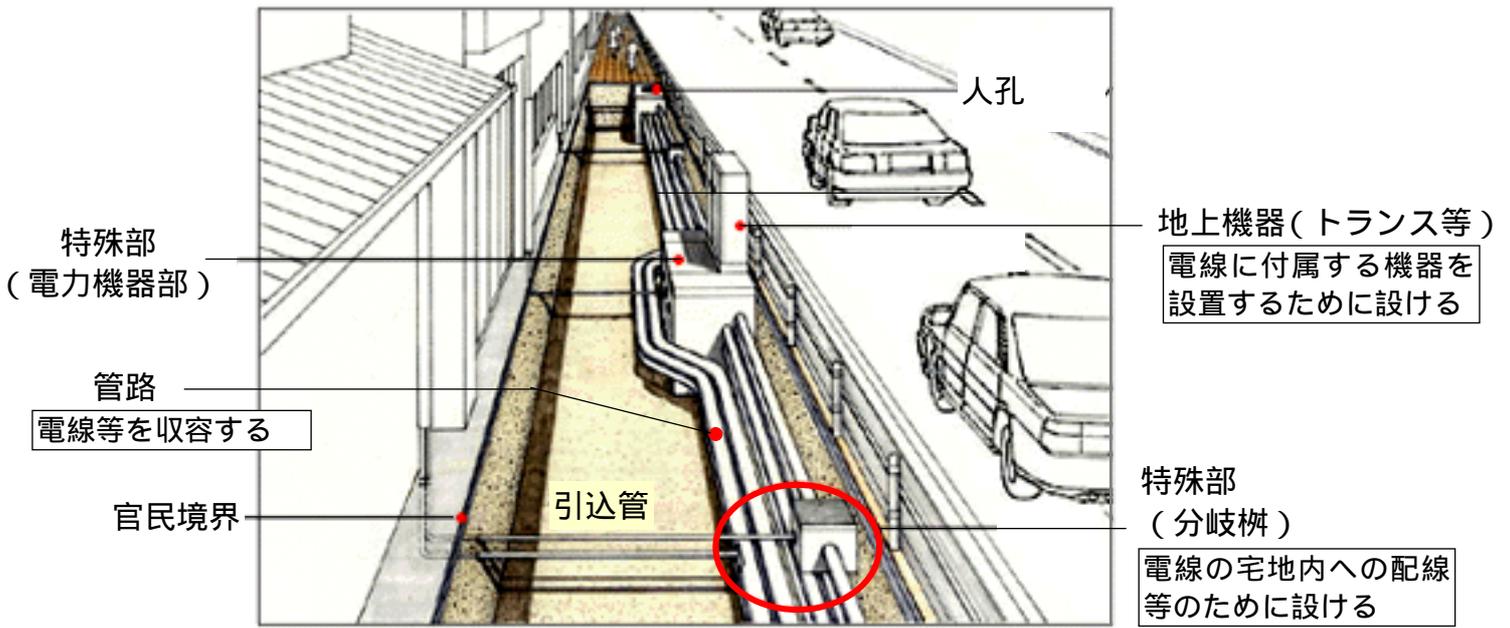
タップオフ：通信設備。一般的な通信供給のために分岐する機器。

自治体管路方式：地方自治体が管路設備を敷設する方式。

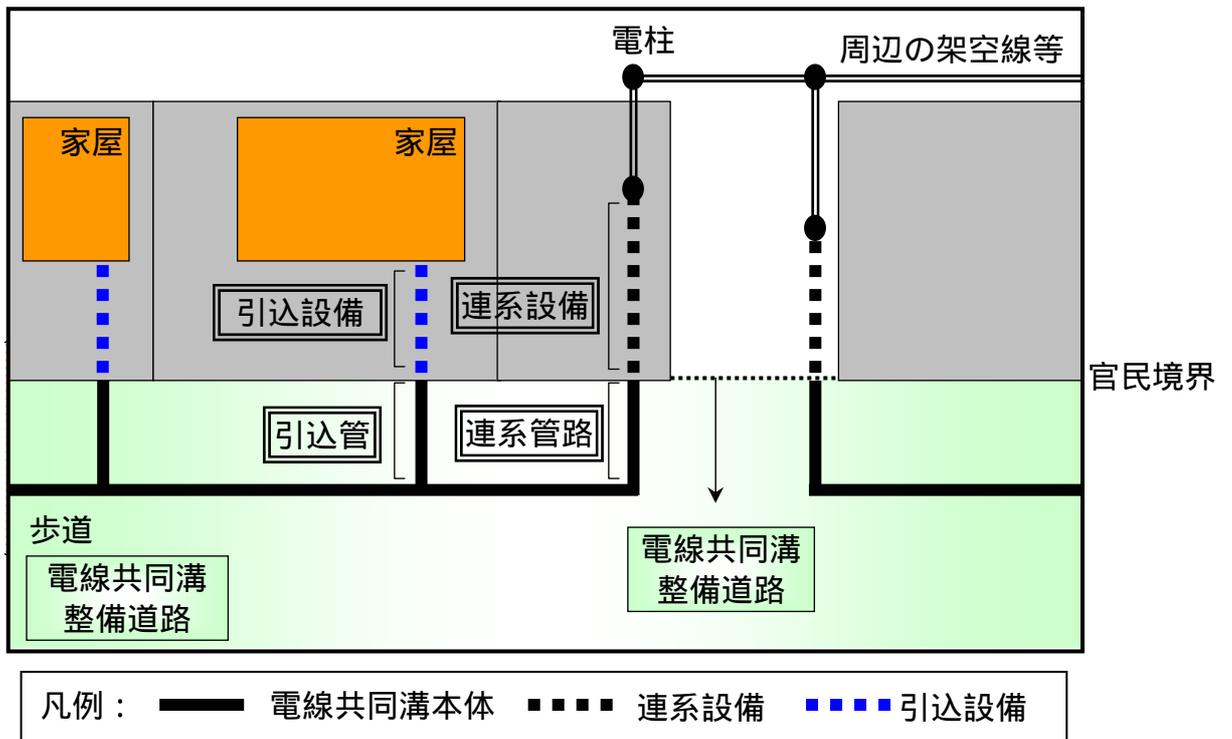
単独地中化方式：電線管理者が自らの費用で地中化を行う方式。

軒下・裏配線は：軒下配線と裏配線のこと。軒下配線とは、無電柱化したい通りの脇道に電柱を配置し、そこから引き込む電線を沿道家屋の軒下または軒先に配置する手法である。裏配線とは、無電柱化したい主要な通りの裏通り等に電線類を配置し、主要な通りの沿道の需要家への引き込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する手法。

1013



図．電線共同溝の基本構造



図．電線共同溝と設備の区分イメージ

道 整 号 外
平成27年10月2日

各総合支庁建設部
都市計画課長 殿
道路（計画）課長

県土整備部 道路整備課長

電線共同溝に関する会計検査院の現地検査の結果を踏まえた対応について

標記について、平成27年4月17日付け事務連絡で、国土交通省 東北地方整備局 道路部 地域道路課長から、別添のとおり通知があり、本県としては、別添通知に基づき対応することとしましたので御承知願います。

【担 当】

県土整備部 道路整備課
技 師 岩 崎 賢 一

TEL:023-630-2595 FAX:023-625-2679

E-mail:iwasakik@pref.yamagata.jp

事 務 連 絡

平成27年4月17日

東北6県・仙台市

無電柱化事業担当課長

国土交通省 東北地方整備局

道路部 地域道路課長

電線共同溝に関する会計検査院の現地検査の結果を
踏まえた対応について

標記につきまして、平成27年3月31日付け事務連絡で、道路局 国道・防災課 道路保全企画室 課長補佐及び環境安全課 課長補佐から、別添のとおり通知がありましたので周知いたします。

東北管内におきましては、これまで電線共同溝整備マニュアル（案）ほか（別添 参考1～4）により対応しておりますが、引き続き余堀幅につきましては、経済的なものとなるように検討を十分に行っていただき、設計に反映されますようお願いいたします。

また、占用予定者の電線用棚の設置費用につきましては、「追加的設備に要する費用」に該当し、占用予定者負担となっていることから、道路管理者が負担することがないように、適切に処理されますようお願いいたします。

なお、各県におかれましては、貴管内市町村（政令市を除く）あてにこの旨周知いただきますようお願いいたします。

事務連絡
平成27年3月31日

北海道開発局	建設部	道路維持課課長補佐	殿
		地方整備課課長補佐	殿
各地方整備局	道路部	道路管理課長	殿
		地域道路課長	殿
沖縄総合事務局	開発建設部	道路管理課長	殿
		道路建設課長	殿

道路局	国道・防災課	道路保全企画室	課長補佐
	環境安全課		課長補佐

電線共同溝に関する会計検査院の現地検査の結果を踏まえた対応について

今般の会計検査院の現地検査において、電線共同溝の管路敷設工事における余堀幅について、経済的なものとなるよう検討を十分に行い、設計に反映させること及び電線共同溝において占用予定者が負担すべき電線用の柵の設置費用については、費用負担通知等に沿って適切に処理することとの指摘を受けたところである。

余堀幅については、経済的なものとなるよう検討を十分に行い、設計に反映されたい。また、検討結果について、貴管内の道路管理者あて周知されたい。

また、占用予定者の電線用の柵の設置費用は、「電線共同溝整備に係る建設負担金について」（平成16年4月14日付け地方道・環境課課長補佐事務連絡）及び「同時整備に係る建設負担金について」（平成23年10月19日付け環境安全課道路交通安全対策室企画専門官事務連絡）で定める「追加的設備に要する費用」に該当し、占用予定者がその設置費用を負担することとしていることから、道路管理者が負担することのないよう、適切に処理されたい。なお、貴管内の道路管理者あて、この旨周知されたい。

電線共同溝整備マニュアル（案）

平成24年3月

東北地方無電柱化協議会

第5章 施工	5-1
5-1 仮設設計の基本	5-1
5-2 掘削	5-1
5-3 特殊部設置工	5-3
5-4 管路敷設工	5-4
5-4-1 管の配列	5-4
5-4-2 配管手順	5-4
5-4-3 管の接続	5-14
5-4-4 曲線敷設	5-14
5-5 管路の敷設管理	5-15
5-6 管路の表示	5-17
5-7 埋設標示板	5-18
5-8 埋戻し	5-19
5-9 仮復旧	5-20
第6章 維持管理	6-1
6-1 維持管理の一般的市事項	6-1
6-2 管理規定	6-1
6-3 管理区分	6-2
6-4 台帳等の整備	6-2
6-5 災害の防止	6-2
6-6 巡回点検	6-3
6-7 清掃	6-3
6-8 緊急時の措置	6-3
6-9 電線共同溝の補修等	6-4
6-10 入溝等の手続き	6-4

参考資料-1 (電線共同溝 試行案)

参考資料-2 (1管セパレート方式について)

参考資料-3 (ボルト固定式ロータス管について)

第5章 施工

5-1 仮設設計の基本

電線共同溝の施工に際しての仮設構造物は、土質、構造物の規模、既設埋設物、交通状況等を考慮して施工法を選定しなければならない。

[解説]

<共通>

- (1) 一般的な電線共同溝の掘削深さは1.5m程度であり、通常の土質では、当矢板工法程度の簡易な土留め工法とするが、砂地盤の場合には、降雨による影響を考慮した工法を検討する必要がある。
- (2) 特殊部設置工での土留めは、4面100%施工とする。
- (3) 地下水位が高く、自立性の悪い土質では、締切り工法を選定する必要があると同時に、施工中には水替工を施さなくてはならない。
- (4) 仮設構造物の施工に際しては、既設埋設物の防護に十分留意しなければならない。
- (5) 車道横断部や、支道部等規定の土被りを確保できない際に、コンクリート防護等の策を講ずる場合は、土留め板および軽量綱矢板を用いた簡易土留め100%施工とし、必要に応じて覆工を施すものとする。
- (6) ここでいう交通状況とは、車道部等での車種、通行車両、交通量、走行速度等をいう。

5-2 掘削

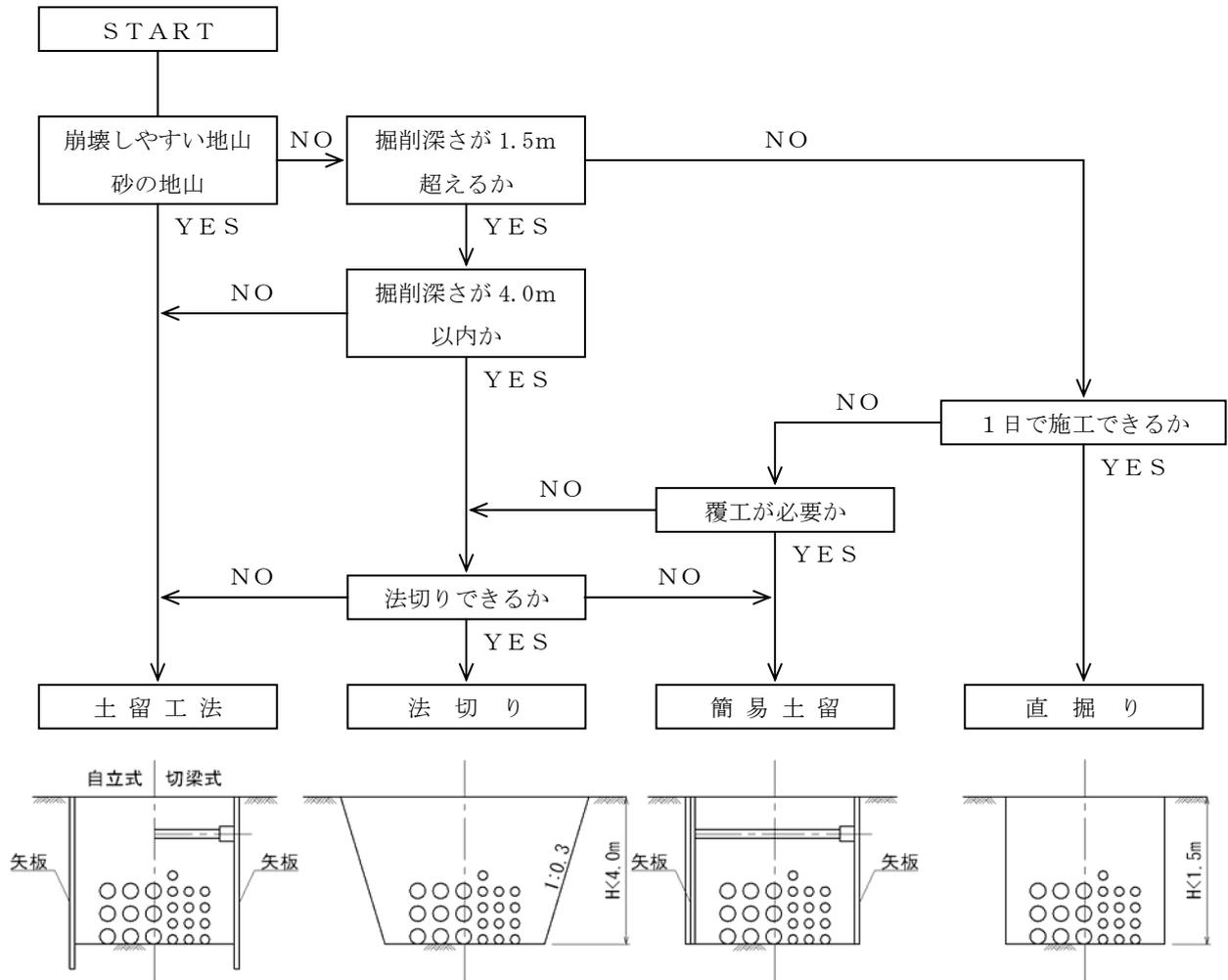
掘削は、地山の状況、掘削周辺の荷重の載荷状態、掘削面の開放時間などによって、掘削工法を検討しなければならない。

[解説]

<共通>

- (1) 掘削周辺に載荷重がある時は別途検討しなければならない。
- (2) 一般的な掘削の考え方は次の通りである。
 - ① 掘削深が1.5m以内の安定した地山で、かつ掘削面が短期間の開放の時には、直掘でもよい。
 - ② 掘削深1.5mを越え、4.0m以内の掘削では、簡易土留(当矢板)または土留工とする。
 - ③ 掘削深さが1.5mを越え、安定した地山で法切りが可能な場合は、1:0.3勾配とする。
 - ④ 崩壊しやすい地山または法切りが出来ない箇所は土留工とする。
 - ⑤ 簡易土留の採用条件は、地質がよく、地下水がなく、周辺地域に影響がない箇所に限定する。
- (3) 掘削は機械施工とし、側面の仕上げまたは床付け面の仕上げ掘削は、人力施工とする。
- (4) 掘削余裕幅は200mm(歩道幅員を最大限確保するため、作業スペースとしての最小必要幅)とする。
- (5) 上記によらない場合の掘削方法の選定フローを次頁に表す。

掘削方法の選定

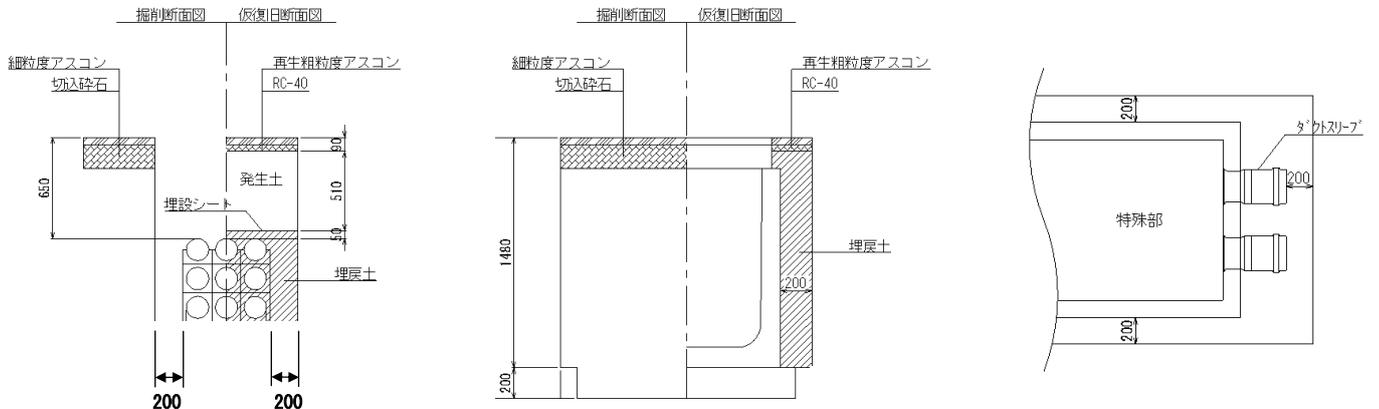


(6) 掘削断面は下図を標準とする。

管路部 (標準部)

特殊部

余掘幅標準図



事務連絡
平成16年4月14日

北海道開発局建設部道路維持課長 殿
地方整備局道路部道路管理課長 殿
沖縄総合事務局開発建設部道路管理課長 殿

国土交通省 道路局 地方道・環境課
課長補佐 齋藤 博之

電線共同溝整備に係る建設負担金について

電線共同溝の整備に係る建設負担金の取り扱いについては、「無電柱化推進計画における電線共同溝に係る費用負担、道路占用の取り扱い等について」（平成16年4月14日付け国道路政発第14号、国道地環発第5号）にて通知したところであるが、標準単価については、下記の通り取り扱われたい。

記

標準単価については、別紙の通り算定した505(千円/条・km)とする。

建設負担金に係る標準単価算定の考え方

1. 標準断面の設定

実績調査の結果得られた事業者毎の平均的な条数に基づき、事業者毎に標準断面を設定したうえで、その断面に基づき工事費を積算(平成15年度土木積算単価による)

2. 標準単価の算定

1) 初年度埋設工事費

事業者毎に積算した工事費を平均し、標準的な初年度埋設工事費を算出(引込管、連系管路を含む)

$$\underline{549 \text{ (千円/条・km)}} \cdots (a)$$

2) 再掘削工事費

初年度埋設工事費を用いて25年後の再掘削工事費を算出(割引率6.5%)

$$549 / (1 + 0.065)^{25} = 114$$

$$\underline{114 \text{ (千円/条・km)}} \cdots (b)$$

3) 追加的設備に要する費用

実績調査より初年度埋設工事費の約3割に相当する額

$$\underline{158 \text{ (千円/条・km)}} \cdots (c)$$

4) 標準単価

初年度埋設工事費と再掘削工事費の和から追加的設備に要する費用を減ずることにより建設負担金の標準単価を算定

$$(a) + (b) - (c) = \underline{505 \text{ (千円/条・km)}}$$

事務連絡

平成23年10月19日

北海道開発局建設部
地方整備課地域事業管理官 殿
道路維持課長補佐 殿
各地方整備局道路部
地域道路課長 殿
道路管理課長 殿
内閣府沖縄総合事務局開発建設部
道路建設課長 殿
道路管理課長 殿

国土交通省道路局
環境安全課道路交通安全対策室
企画専門官 吉田秀範

同時整備に係る建設負担金について

標記については、「軒下・裏配線方式及び同時整備について」（平成22年2月24日付事務連絡）同時整備に係る補足事項4.により通知しているところですが、別添の通り補足いたします。

貴管内地方公共団体に対しても周知方お願いいたします。

同時整備に係る建設負担金の標準単価算定の考え方

1. 標準断面の設定

調査の結果得られた事業者毎の平均的な条数に基づき、標準断面を設定したうえで、その断面に基づき工事費を積算。

2. 標準単価の算定

1) 初年度埋設工事費

事業者毎に積算した工事費を平均し、標準的な初年度埋設工事費を算出。
(引込管、連系管路を含む)

$$\underline{65 \text{ (千円/条・km)} \cdots (a)}$$

※同時整備における低減理由

舗装取り壊し、舗装材処分や舗装復旧等が不要。

2) 再掘削工事費

通常整備と同等。

$$\underline{114 \text{ (千円/条・km)} \cdots (b)}$$

3) 追加的設備に要する費用

通常整備と同等。

$$\underline{158 \text{ (千円/条・km)} \cdots (c)}$$

4) 標準単価

初年度埋設工事費と再掘削工事費の和から追加的設備に要する費用を減ずることにより建設負担金の標準単価を算定。

$$\underline{(a) + (b) - (c) = 21 \text{ (千円/条・km)}}$$

「無電柱化推進計画」に係る運用と解説

平成16年8月

<目次>

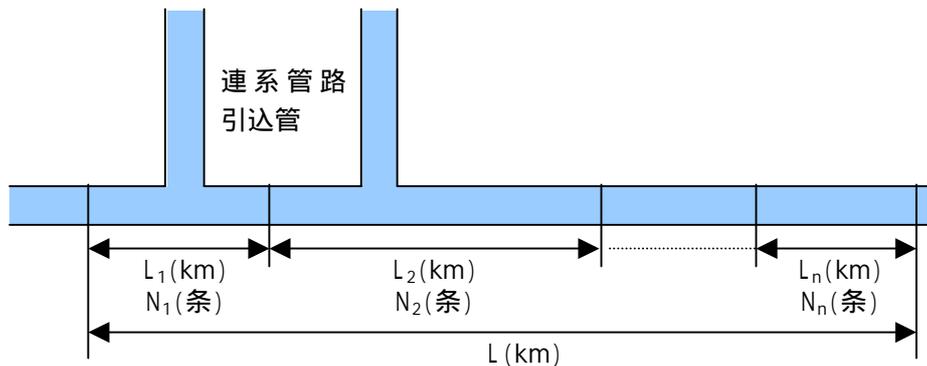
はじめに.....	1
1 マニュアル作成の目的.....	3
2 マニュアルの基本構成.....	4
第1章 概要.....	5
1 無電柱化とは.....	7
2 地中化による無電柱化.....	7
2-1 電線共同溝方式.....	8
2-2 自治体管路方式.....	9
2-3 単独地中化方式.....	9
2-4 要請者負担方式.....	9
3 地中化以外の手法による無電柱化.....	10
3-1 裏配線.....	10
3-2 軒下配線.....	10
第2章 電線共同溝整備事業の事務手続き.....	11
1 電線共同溝整備事業の流れ.....	13
1-1 電線共同溝整備事業の法手続きフロー.....	13
1-2 無電柱化の推進体制.....	14
1-3 電線共同溝事業の流れ(一例).....	15
2 電線共同溝整備の費用負担に関する運用詳細.....	16
2-1 電線共同溝.....	16
2-2 連系設備.....	18
2-3 事前支障移設.....	20
2-4 建設負担金.....	22
2-5 柱状型機器.....	24
2-5-1 定義及び考え方.....	24
2-5-2 民地への引込.....	26
2-5-3 費用負担.....	29
2-6 その他.....	31
2-6-1 新規需要等への対応.....	31
2-6-2 引込設備.....	32
2-7 適用等.....	32

2-4 建設負担金

- (1) 電線共同溝法第7条第1項に規定される建設負担金の額については、事務手続きの簡素化の観点及び新電線類地中化計画期間内の実績等を踏まえ、同法施行令第2条に基づき算定した標準単価により算出するものとする。ただし、特段の事情等によりこれによりがたい場合には、別途算出することも可能とする。
- なお、標準単価については、別途通知する。

[解説]

- 1) 算定方法は、下図のとおりである。



当該区間に係る建設負担金(C)

$$C = (L \times N \times A) = (L_1 \times N_1 \times A) + (L_2 \times N_2 \times A) + \dots + (L_n \times N_n \times A)$$

L: 占用区間延長 N: 占用ケーブル条数 A: 標準単価

図 2.2.7 建設負担金の算定方法

- 2) 上図で L_1, L_2, \dots, L_n は占用する電線共同溝整備道路の区間延長及び道路横断方向の延長である。
- 3) 連系管路及び引込管に係る費用は、標準単価に含まれている(連系管路及び引込管の延長はLには含まれない)。
- 4) Nは引込ケーブル、連系ケーブルを除く条数とする。
- 5) 1)で算定される建設負担金(C)には消費税相当額を除く全ての費用を含む。

- (2) 難視聴の解消を目的とするケーブルに係る建設負担金については、その設置の経緯等を踏まえ、道路管理者がその相当額を補償することができるものとする。

[解説]

- 1) 難視聴対策用ケーブルについては、設置の経緯及び目的、管理者の負担能力等を考慮し、道路管理者がその相当額を補償することができるものとする。

【参考】

建設負担金算定の考え方

- ・ 電線共同溝法において、占用予定者(電力、通信等)は、電線共同溝の建設に要する費用のうち、建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を負担することとしている。(法第7条)
- ・ また、占用予定者は当該箇所の電線共同溝整備計画に応じて、毎年度道路管理者へ支払い、道路管理者は建設完了時に納付した負担金を精算することとしている。(政令第4条)
- ・ 建設負担金は、政令第2条に基づき、

道路の地下30cm程度の浅層に、直接(管路を設けないで)埋設するために必要な掘削・埋め戻し費用【初年度埋設工事費】

電線の更新のために行う再掘削・埋め戻し費用(25年後)を現在価値に割り戻した費用【再掘削工事費】

の総和から、

電線共同溝に入溝することによって必要となるハンドホール内の電線用の棚等の追加的設備に要する費用【新規必要経費】

を控除することにより算定している。

- ・ 従来、建設負担金は、区間毎・占用予定者毎に算定しており、占用予定者が試算したものを道路管理者へ提示し、道路管理者が審査した上で決定しているため、仮想的に算出しているにもかかわらず占用予定者、道路管理者双方の事務負担が大きくなっていった。
このため、無電柱化推進計画においては、政令第2条に基づきつつ、事務手続の負担の軽減を図るため、新電線類地中化計画における整備箇所での実績調査結果等に基づき、標準単価を設定したものである。

道 整 第 137 号
平成29年9月12日

各総合支庁建設部長 殿

県土整備部長

電線共同溝の整備の適切な実施について（通知）

このことについて、平成29年7月31日付け国道利第9号、国道保第5号、国道環安第41号で国土交通省道路局路政課長、国道・防災課長、環境安全課長より、別添のとおり送付がありました。

つきましては、山形県においても同様の取扱いとしますので、その運用に誤りがないよう、お願いします。

なお、市町村及び電線管理者については、道路整備課より通知していることを申し添えます。

【担 当】

県土整備部 道路整備課

技 師 澁谷 仁史

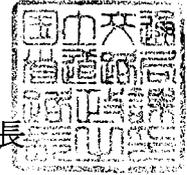
TEL:023-630-2595 FAX:023-625-2679

E-mail:shibuyahit@pref.yamagata.jp

国 道 利 第 9 号
国 道 保 第 5 号
国 道 環 安 第 4 1 号
平 成 2 9 年 7 月 3 1 日

山形県 無電柱化担当部長 殿

道 路 局



路 政 課 長

国 道 ・ 防 災 課 長



環 境 安 全 課 長



電線共同溝の整備の適切な実施について

無電柱化については、道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保及び良好な景観の形成・観光振興を目的として、道路管理者、電線管理者及び地元関係者（地方公共団体、地域住民等）が協力して実施しているところです。

さて、過年度、会計検査院の現地検査において、電線共同溝が建設され電線共同溝整備道路上の電柱及び電線が全て撤去されているにもかかわらず、電線が敷設されていない管路が多数見られたことから、将来の需要に見合った管路を整備するための方策を検討するよう求められたところです。

このため、今後、電線共同溝を整備するに当たっては、各地方整備局等あてに通知しました別紙を参考に、道路管理者において適切に対応いただくとともに、電線管理者に周知願います。

なお、各都道府県におかれましては、貴管内市町村（政令市を除く。）あてにこの旨通知願います。

別紙

国道利第8号
 国道保第4号
 国道環安第40号
 平成29年7月31日

北海道開発局 建設部長 殿
 各地方整備局 道路部長 殿
 沖縄総合事務局 開発建設部長 殿

道路局
 路政課長
 国道・防災課長
 環境安全課長

電線共同溝の整備の適切な実施について

無電柱化については、道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保及び良好な景観の形成・観光振興を目的として、道路管理者、電線管理者及び地元関係者（地方公共団体、地域住民等）が協力して実施しているところである。

さて、過年度、会計検査院の現地検査において、電線共同溝が建設され電線共同溝整備道路上の電柱及び電線が全て撤去されているにもかかわらず、電線が敷設されていない管路が多数見られたことから、将来の需要に見合った管路を整備するための方策を検討するよう求められたところである。

このため、今後、電線共同溝を整備するに当たっては、下記の事項に十分留意するとともに、本通達の内容を電線管理者に周知されたい。

記

1 電線ごとの敷設予定期間の把握について

(1) 敷設計画書の記載

電線共同溝の占用を希望する者は、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成7年法律第39号。以下「法」という。）第4条第1項の規定に基づき占用許可を申請するに当たっては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行規則（平成7年建設省令第17号。以下「規則」という。）第1条第1項第3号の規定に基づき、道路管理者に対して「電線共同溝に電線を敷設する予定期間」を記載した申請書を提出することとされており、

これを受けて、「電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用の許可等の事務手続について」（平成8年2月20日付け建設省道政発第28号建設省道路局路政課長通達。以下「平成8年路政課長通達」という。）において、「電線共同溝に電線を敷設する予定期間」欄が設けられた敷設計画書を提出させることとしている。

これに関し、電線を敷設する予定期間の記載方法が明らかになっていなかったことから、今後は、道路管理者が電線の敷設状況を的確に把握するため、複数条の電線の敷設が予定される場合についても、当該欄に電線ごとの敷設予定期間を明記させること。

(2) 電線共同溝整備計画の記載

道路管理者は、法第5条第2項に基づき、電線共同溝整備計画を定めることができることとされている。これに関し、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法の施行について」（平成7年8月9日付け建設省道政発第75号建設省道路局長通達）において、電線共同溝整備計画には「各占用予定者の電線の敷設計画の概要」を記載することとされているが、これについても(1)と同様、道路管理者が電線の敷設状況を的確に把握するため、複数条の電線の敷設が予定される場合についても、電線共同溝整備計画に電線ごとの敷設予定期間を明記すること。

2 将来需要に見合った管路の整備について

(1) 現況需要対応に必要な電線及び追加電線の把握並びに管路の整備

電線共同溝の占用を希望する者は、法第4条第1項の規定に基づき占用許可を申請するに当たっては、規則第1条第1項第2号の規定に基づき、道路管理者に対して「電線の数量」を記載した申請書を提出することとされており、これを受けて、平成8年路政課長通達において、「電線の数量（延長、亘長及び条数）」欄が設けられた敷設計画書を提出させることとしている。

これに関し、今後は、将来の需要に見合った管路を整備するため、当該欄には、電線共同溝の建設後直ちに敷設されることが想定される現況需要対応に必要な電線の条数に加え、敷設予定時期が明らかな追加電線の条数のみを記載させることとし、これにより把握した電線条数に限り管路を整備すること。

なお、追加電線については、敷設予定時期が確認できる書類を提出させるなどにより、電線ごとの敷設予定時期を適切に把握すること。

(2) メンテナンス等の対応のための管路の整備

電線共同溝の占用を希望する者が、現況需要対応に必要な電線及び追加

電線を敷設する管路とは別に、メンテナンス等の対応のための管路の整備を希望する場合は、敷設計画書の「電線の数量（延長、亘長及び条数）」欄にメンテナンス等の対応のため必要となるものであることを明記した上で、別途電線の条数を記載させること。ただし、メンテナンス等の対応のため必要となる電線の条数は、電線共同溝の占有を希望する者ごとに最大1条までとすること。また、道路管理者が敷設計画書の内容に基づきメンテナンス等の対応のための管路を整備するに当たっては、複数の電力事業者又は通信事業者がメンテナンス等の対応のための管路の整備を希望する場合であっても、整備する管路は電力系又は通信系のそれぞれについて1管までとすること。

なお、道路管理者がメンテナンス等の対応のための管路を整備した場合は、占有予定者から建設負担金を徴収すること。また、道路管理者が法第5条第3項に基づき占有予定者以外の者の占有のための管路を整備する場合は、地域の実情を踏まえた将来需要を厳格に判断すること。

3 電線の敷設状況の継続的な把握について

道路管理者は、電線の敷設状況を継続的に把握するため、占有者である電線管理者と連携し、「残置電柱等の撤去促進会議（仮称）」を開催して、電線の敷設状況を少なくとも年に一度確認すること。また、1で把握した電線ごとの敷設予定どおりに敷設されていない場合は、占有者である電線管理者に敷設していない理由を聴取すること。

4 その他

本通達は、平成29年8月1日から施行する。

道 整 号 外
平成29年9月12日

部内関係課長
各総合支庁関係課長 殿

道路整備課長
道路保全課長

「電線共同溝の整備の適切な実施について」の運用について（通知）

このことについて、別添のとおり国土交通省東北地方整備局道路部地域道路課より送付がありました。

つきましては、山形県においても同様の取扱いとしますので、その運用に誤りがないよう、お願いします。

なお、市町村については、道路整備課より通知していることを申し添えます。

【担 当】

県土整備部 道路整備課

技 師 澁谷 仁史

TEL:023-630-2595 FAX:023-625-2679

E-mail:shibuyahit@pref.yamagata.jp

事務連絡
平成29年8月1日

東北各県・仙台市
無電柱化担当課長 様

国土交通省東北地方整備局
道路部地域道路課長

「電線共同溝の整備の適切な実施について」の運用について

標記については、「電線共同溝の整備の適切な実施について」（平成29年7月31日付け国道利第8号、国道保第4号、国道環安第40号路政課長、国道・防災課長、環境安全課長）（以下「通達」という。）により通知されたところですが、その運用について、別添（事務連絡）の事項に留意するとともに、貴管内市町村に周知くださるようお願いいたします。

事務連絡

平成29年8月1日

北海道開発局建設部
 建設行政課長補佐 殿
 地方整備課地域事業管理官 殿
 道路維持課長補佐 殿
 各地方整備局道路部
 路政課長 殿
 地域道路課長 殿
 道路管理課長 殿
 内閣府沖縄総合事務局開発建設部
 建設行政課長 殿
 道路建設課長 殿
 道路管理課長 殿

国土交通省道路局

路政課道路利用調整室 課長補佐

国道・防災課道路保全企画室 課長補佐

環境安全課 課長補佐

「電線共同溝の整備の適切な実施について」の運用について

標記については、「電線共同溝の整備の適切な実施について」（平成29年7月31日付け国道利第8号、国道保第4号、国道環安第40号路政課長、国道・防災課長、環境安全課長通達）（以下「通達」という。）により通知されたところであるが、その運用について、下記の事項に留意するとともに、貴管内地方公共団体に周知されたい。

記

1 電線ごとの敷設予定期間の把握に係る運用について

通達記1(1)により、電線共同溝の占用を希望する者に対して、敷設計画書（「電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の占用の許可等の事務手続きについて」（平成8年2月20日付け建設省政発第28号建設省道路局路政課長通達）別紙様式1別添の敷設計画書をいう。以下同じ。）へ電線ごとの敷設予定期間を明記させるに当たっては、別添の記載例中「電線共同溝に電線を敷設する予定期間」欄を参考に記載させること。

また、通達記1(2)により、電線共同溝の整備に関する特別措置法（平成7年法律第39号。以下「法」という。）第5条第2項に規定する電線共同溝整備計画（以下「電線共同溝整備計画」という。）に電線ごとの敷設予定期間を明記するに当たっても、同様に記載すること。

2 将来需要に見合った管路の整備に係る運用について

(1) 通達記2(1)により、電線共同溝の占用を希望する者に対して、敷設計画書へ現況需要対応に必要な電線の条数及び敷設予定期間が明らかな追加電線の条数を記載させるに当たっては、以下の電線について、別添の記載例中「電線の数量（延長、亘長及び条数）」欄及び「電線共同溝に電線を敷設する予定期間」欄を参考に記載させること。

① 現在、架空線により占用している電線

② 将来追加して敷設する計画があり、その敷設時期が明確な電線

なお、上記②については、電力及び通信の供給を受けようとする者が電線管理者に事前に申し込みを行う書類（事前協議書や議事録）等により、敷設予定時期を把握するとともに、敷設計画書に添付させること。

- (2) 各電線管理者のメンテナンス等の対応のための管路については、これまで予備管として電線共同溝技術マニュアルや電線管理者の申請に基づき確保してきたところである。

今後は、通達記2(2)により、電線共同溝の占有を希望する者がメンテナンス等の対応のための管路の整備を希望する場合に、敷設計画書にメンテナンス等の対応のため必要となる電線の条数を記載させるに当たっては、別添の記載例中「電線の数量(延長、亘長及び条数)」欄及び「電線共同溝に電線を敷設する予定期間」欄を参考に記載させること。ただし、メンテナンス等の対応となる電線の条数は、電線共同溝の占有を希望する者ごとに最大1条までとし、また、道路管理者が、メンテナンス等の対応のために整備する管路は、電力系又は通信系のそれぞれ1管までとすること。

なお、メンテナンス等の対応のための管路の建設負担金については、「電線共同溝整備に係る建設負担金の標準単価について」（平成29年7月20日付け環境安全課長補佐事務連絡）に基づく標準単価の1条当たりの建設負担金について、メンテナンス等の対応のための管路の敷設を希望する占有予定者の数に応じて按分により算出するものとする。

例) 通常整備で、〇〇通信、△△通信、××CATV（通信系 計3事業者）の場合

⇒メンテナンス管に対する〇〇通信の建設負担金：686千円/条・km ÷ 3事業者 × 延長

- (3) 法第5条第3項に基づく占有予定者以外の者の占有のための管路の整備については、道路管理者が電線共同溝技術マニュアル等に基づき管路を整備してきたところであるが、今後は、通達記2(2)により、電線共同溝整備計画ごとに周辺地域における開発計画等を勘案し、真に必要と認められる場合のみ整備するものとする。

- 3 敷設計画書の提出を受け電線共同溝整備計画を定めようとする場合の取扱いについて
平成29年7月31日以前に既に敷設計画書の提出を受けている場合における電線共同溝整備計画の策定については、なお従前のおりとする。ただし、この場合においても、可能な限り電線ごとの敷設予定時期を把握するよう努めることとし、電線共同溝の整備後において、電線の敷設状況を継続的に把握するよう、留意すること。

別添

敷設計画書（記載例）

路線名		一般国道〇〇号
電線共同溝を整備すべき道路として指定された区間		自：〇〇市〇区〇〇町〇〇番地 至：〇〇市〇区〇〇町〇〇番地
敷	敷設区間	自 (上り) 自 (下り) 至 至
	電線の種類	通信線 電力線
設	電線の数量（延長、亘長及び条数）	延長〇m、亘長〇m、〇条 延長〇m、亘長〇m、〇条（将来追加） 延長〇m、亘長〇m、1条（メンテナンス対応用）
	電線の構造	外形 (mm) 光ケーブル 同軸ケーブル その他
	電線共同溝に電線を敷設する予定期間	高圧ケーブル (〇m) 〇条 自：〇年〇月（電線共同溝完成後初年度） 至：〇年〇月（50年間） 高圧ケーブル (〇m) 〇条（将来追加） 自：〇年〇月（〇年度） 至：〇年〇月（48年間） 低圧ケーブル (〇m) 〇条 自：〇年〇月（電線共同溝完成後初年度） 至：〇年〇月（50年間） メンテナンス対応用 (〇m 外形〇mm) 1条 自：〇年〇月（電線共同溝完成後初年度） 至：〇年〇月（50年間）
画	敷設年次計画	
	電線及び電柱の撤去完了予定時期	〇〇年〇月
既埋設物件		

- 注1 本計画書においては、将来追加して敷設することとなる電線を含めて記載すること。
 2 亘長：ハンドホール等の中心間の長さをいう。
 延長：亘長に電線の条数を乗じたものをいう。
 3 既埋設物件については添付図面として埋設位置等占用位置を明らかにした物を付すこと。