

## 第1編 道路設計

### 第1章 道路設計

#### 1 設計計画一般（標準）

本手引きは、鹿児島県土木部で実施する道路の計画・設計に適用する。ただし、地域高規格幹線道路（自動車専用道路に限る）の設計については対象外とする。また、港湾の道路の設計における本手引きの取扱いについては主務課と協議すること。

各設計は、示方書及び通達が全てに優先するので、示方書類の改訂、新しい通達等により内容が本手引きと異なった場合は、本手引きの内容を読み替えること。また、内容の解釈での疑問点は、その都度主務課と協議すること。

表1-1 関係図書

示方書・指針	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	H27. 6	日本道路協会

#### 1-1 道路事業の流れ

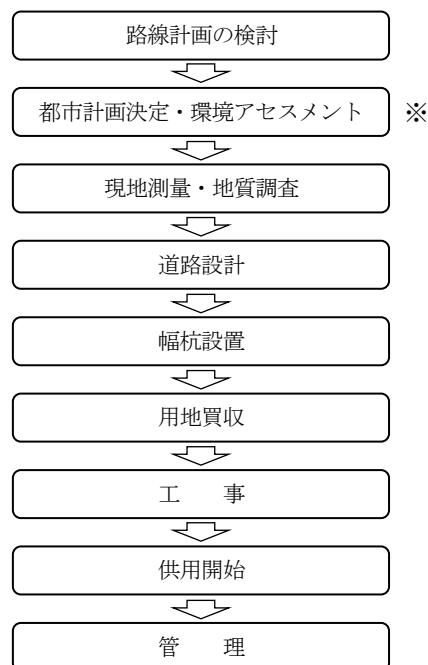


図1-1 道路事業の流れ ※ 必要に応じて実施

#### 1-1-1 道路機能の分類

道路の機能分類は、その道路が担うべき地域特性、ネットワーク特性及び交通特性により、次のように分類されている。

- ①主要幹線道路 ②幹線道路 ③補助幹線道路 ④その他の道路

機能分類の考え方構成上注意すべき点については、「道路構造令の解説と運用」を参照すること。

#### 1-2 設計計画に必要な事前調査等

各種の設計を行うために必要な事前調査等の例を表1-2に示す。調査や関係機関との事前協議等のうち、用地幅の決定に関するような基本事項等については実施設計の時点までに済ませておく必要がある。

表 1-2 道路設計に必要な事前調査等の例

区分	調査事項	設計への利用	摘要
交通量	現在及び将来交通量	道路区分, 車線数, 車道幅員, 舗装厚	
	交差点の方向別交通量	交差点の設計	公安委員会と協議
	歩行者数・学校数・自転車数	路肩・歩道・自転車歩行者通行帯の幅員, 横断歩道橋の必要性及び幅員など	
	バス停	バス停の必要性	バス業者, 公安委員会, 陸運局と協議
関連事業計画	関連都市計画, 沿道の状況及び発展性	路肩・歩道・自転車歩行者通行帯の幅員, 道路の高さ(FH), 用地幅, 測道の必要性和幅員, 交差点の設計など	
地質	軟弱地盤の地質及び高盛土箇所地盤地質	地盤処理工法, 盛土工法, 盛土のFH, 高架橋の必要性	
	高切土箇所の土質, 土取場の土質	切土法面の勾配, 法面処理工法, 擁壁の構造, 盛土法面勾配及び法面処理法	
	構造物の基礎地質	基礎工法及び杭長の決定, 橋梁スパン割及び工種決定	
	路床土設計CBR	舗装厚, 路床土改良工法	
	路盤材料	路盤工種及び厚	なるべく現地材料
	トンネル地質	トンネル計画, 工法, 覆工厚	
水理	降雨強度, 集水面積, 用排水路の系統, 構造, 管理者	側溝及び排水溝の大きさ, 水路付替の構造, 管理方法	管理者との協議
	河川の計画高水位, 計画法線, 既往最大水位	橋梁のFH, 延長, スパン割, 河側擁壁の構造, 道路FH	管理者との協議
	湛水位	道路FH, 擁壁の高さ, 避溢橋の延長など	
	海岸満潮位, 波浪高	海岸擁壁・根固・消波工	
	地下水位, 湧水	法面構造, 地下排水, 舗装工種, FH	
環境	騒音, 振動, 排ガス, 日照, その他環境問題が予想される箇所	道路の位置, 道路構造への対応策	
関連道路	取付道路の幅員, 交通量, 管理者	取付及び付替工法(平面・立体・統廃合, 交差点処理など), 管理方法	管理者との協議
鉄道	線増計画, 電化計画	跨線橋, 跨道橋の橋長, クリアランス, FH	鉄道と協議
保安林	保安林の範囲	道路の位置	関係者と協議
公園	公園区域, 種別	道路の位置	関係者と協議

### 1-3 道路計画の手順

近年、沿道地域における環境改変等についても予測する必要に迫られ、設計時に考慮すべき事項は増大するとともに複雑多岐にわたっている。

また、財政の厳しい状況下において道路設計をいかに効率よく処理し、いかにして良い道路を計画的かつ効果的に建設するか、計画から建設に至るプロセスを通じて、その成否を決定するものともいえる最も重要な位置を占めている段階は設計システム（概略設計→予備設計→実施設計）である。

また、地域に応じた道路づくりを推進し、道路整備のコスト縮減を図るために小型道路（乗用車専用道路）、1.5車線の道路整備の導入、地域高規格道路の構造要件の見直しなどに関する道路構造令の改正が行われており、地域の実情にあった道路計画を行わなければならない。

#### 1-3-1 道路設計の分類

建設事業をむだなく遂行し、初期の目的に合った良いものを完成させるためには、工程の分析とシステム化が図られる。この場合一般的なプロセスは計画→設計→施工→維持管理といったフローを有するが、道路計画、設計と総称して道路設計を考えると、その内容は次のとおりである。

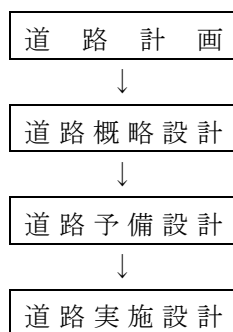
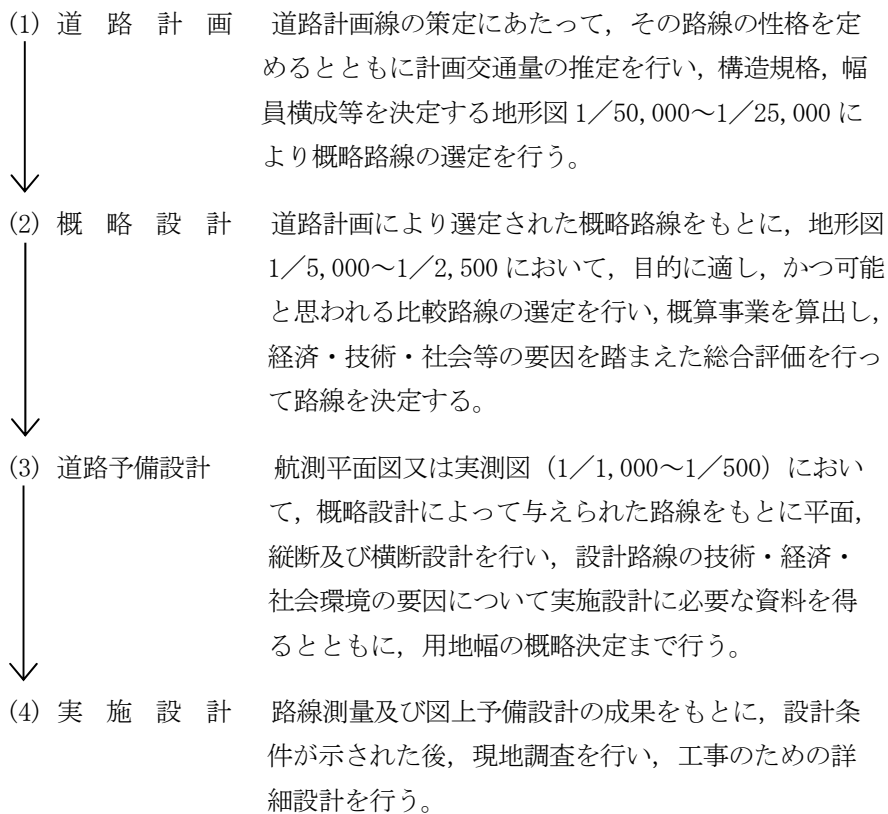


図 1-2 道路設計の分類

道路概略設計は、計画と予備設計の中間に位置しているが、計画的要素を多く含み、また、予備、実施設計に至る基本的要素（平面・縦・横断構成、主要構造物の位置等）を決定し、目的に適した比較路線の選定を行い、各種の検討、評価を加えて最終路線を決定する主要なもので、この概略設計の良否が道路建設の良否に通じる最も重要な段階といえる。

したがって、道路改良事業においては、道路設計の分類に従って作業を行うのが通常ともいえる。

### 1-3-2 道路設計（計画、設計）の各段階の内容



上記フローは、バイパス等の比較的事業規模の大きな道路を建設する際のものであり、現地の状況や事業規模等によっては、このようなプロセスを踏まず、一挙に測量→実施設計といった経過をたどる場合もある。

### 1-3-3 概略設計の内容

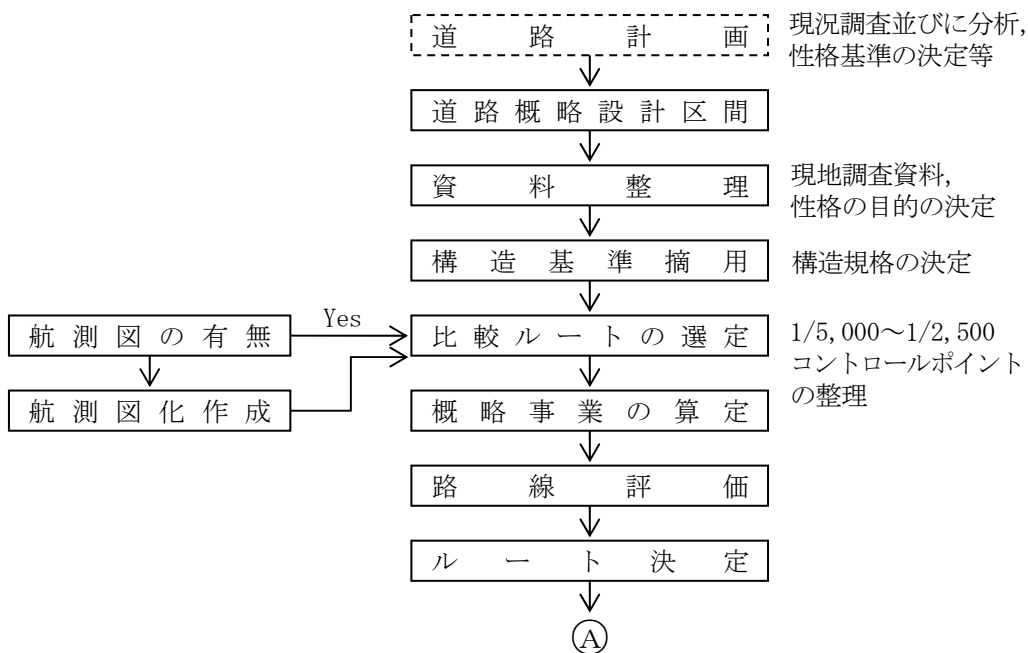


図 1-3 概略設計のフロー

1-3-4 予備設計の内容

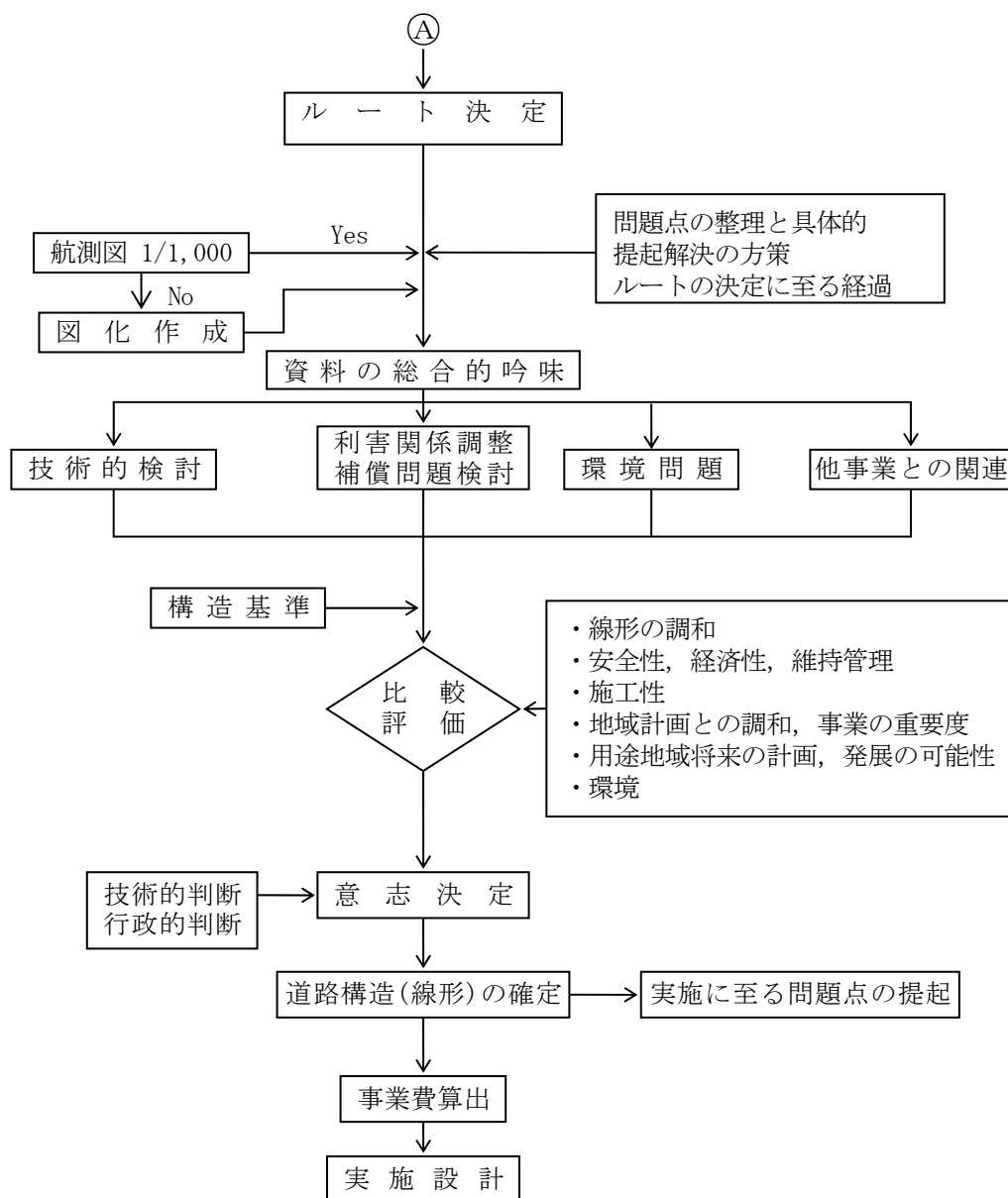


図 1-4 予備設計のフロー

1-3-5 道路計画, 設計, 施工の手順

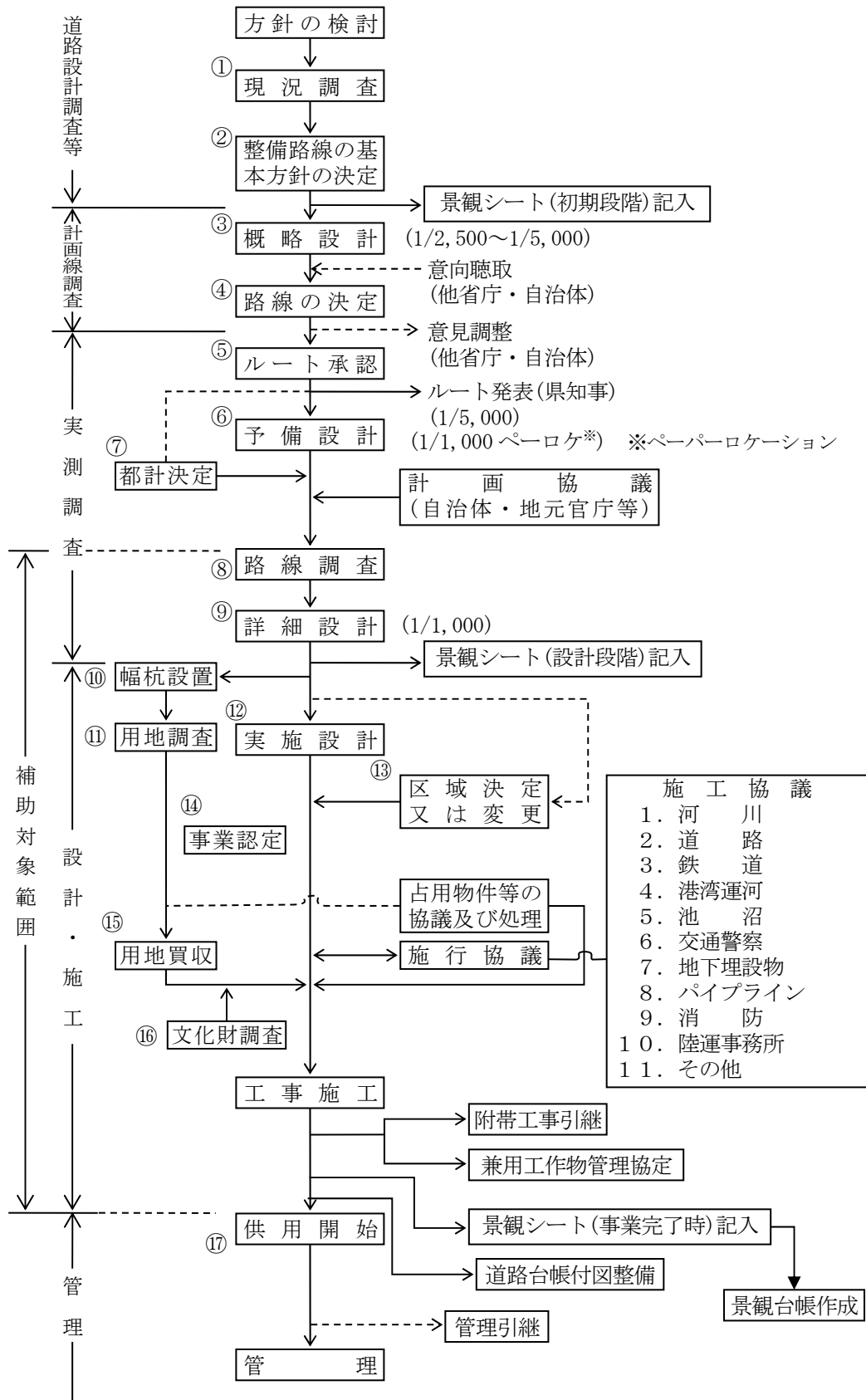


図 1-5 道路計画, 設計, 施工のフロー

#### 1-4 路線計画に必要な調査

適切なる路線計画をたてるには、綿密な調査が必要であるが、それらの調査はいずれも目的とする計画にどのように用いられるかを予め考えて行われるべきである。

- (1) 道路現況調査
  - ① 道路構造（延長、総幅員、車道幅員、曲線半径、縦断勾配、路面状況、その他）
  - ② 沿道状況
  - ③ 交差（他道路との交差方式、鉄道との交差方式）
  - ④ 交通容量        など
- (2) 交通調査
  - ① 交通量調査
  - ② 交通量常時観測
  - ③ OD調査
  - ④ 走行速度調査
  - ⑤ 交通車両調査
  - ⑥ 交通事故調査
  - ⑦ 将来交通量推計        など
- (3) 経済調査
  - ① 人口、産業別人口、就業依存度等の時系列と将来予測
  - ② 工業出荷額、農業粗生産高、商品販売額の時系列と将来予測
  - ③ 自動車保有台数の時系列と将来予測
  - ④ 工場立地数
  - ⑤ 土地利用状況        など
- (4) 関連事業調査
  - ① 都道府県総合開発計画
  - ② 都市計画図の収集  
（街路事業をはじめとする都市計画事業の進捗状況、土地区画整理事業）
  - ③ 宅地造成事業（公団、公社、民間）
  - ④ 交通施設調査（港湾、空港、鉄道、軌道バス、流通施設）
  - ⑤ 主要道路改良計画
  - ⑥ 河川改修計画
  - ⑦ 農業改善事業計画（耕地整理事業計画）        など
- (5) 技術調査
  - ① 測量調査（地形図作成）
  - ② 土質調査（概査及び空中写真判読）
  - ③ 重要構造物調査
  - ④ 気象調査
  - ⑤ 工事条件調査（材料、労務、単価、動力、施工機械）
  - ⑥ 用地物件調査        など
- (6) その他現況調査
  - ① 埋蔵文化財包蔵地の分布確認及び周辺調査履歴の把握（文化財保護法）
  - ② 自然公園等の把握（自然公園法）
  - ③ 土砂災害防止区域等の把握（土砂災害防止法）
  - ④ 財政調査        など

## 1-5 路線選定の決定要因

道路はその使命を達成するために、技術的・経済的・社会的にそれぞれ妥当性を持ち、また、相互の制約の中においても最も合理的に得られなければならない。路線選定において、評価すべき要素や制約される条件を整理すると次のとおりである。

### 1-5-1 技術的要因

#### (1) 交通技術的要因

道路の基本的必要条件である安全性及び走行速度の確保が第一に取り上げられよう。これは線形設計及びインターチェンジなどの交通連絡施設の計画により検討がなされる。更に附加的に道路の種類によって快適性も取り上げられる。

#### (2) 構造技術的要因

道路の施工の可能性、確実性のみならず、管理上の構造的、防災的安全性をも十分に検討する必要がある。特に概略計画の時には、地質・気象が問題となる場合が多い。これらは、経済性と関連させて妥当性が判断されるのが普通である。

### 1-5-2 経済的要因

経済的な検討の中には大別して、建設費（維持管理費も含む）と道路の及ぼす経済効果との両面がある。概略計画や1/5,000による比較線の検討の段階では建設費と経済効果を考慮した、いわゆる費用・便益・分析を行う必要がある。路線の本命が決定された後の検討では、専ら建設費が交通技術的要因と関係しながら、その対象となる。

### 1-5-3 社会的要因

道路を新設することは、その地域にとって在来の社会秩序を変更若しくは再編成することとなり、それによる不利益は極力避けなければならない。例えば、次のとおりである。

#### (1) 都市集落の分析

#### (2) 学校、病院への接近による騒音

#### (3) 文化財の破壊

#### (4) 自然条件の変化（水害等）

これらは概略計画の時点で調査検討がなされるべきである。



## 1-6 路線選定, コントロールポイントの選定

### 1-6-1 基本方針

路線選定の実際作業では、自然的条件（地質・地形）を考慮してコントロールポイントを設定しながら路線通過帯を作図して、技術的・経済的・社会的検討を加えるのである。実際の適用においては、路線通過帯を地形別又は地域別に分類して考えると判り易い。例えば、路線通過帯を平地・丘陵地・山地に分類すれば、平地では社会的条件が先行的に考慮され、山地では自然条件が先行的に考慮され、丘陵地では両者の兼合いで路線選定がなされる。同様に、都市内・都市近郊・都市間と地域を分類すれば、都市内・都市近郊では社会的条件と技術的要因が、都市間では経済的要因と技術的要因が先行視される。

以上の事項をまとめ、路線選定の作業は一般に次のような過程を踏むとよい。

#### (1) 平地

社会的なコントロールポイントを図上に書き、通常通過可能であると思われる通過帯を探り、鉄道・主要道路との交差位置、河川等の横断を想定する。

#### (2) 山地

等高線をたどりながら、大略の通過可能帯を探り、地形・地質的なコントロールポイント（例えばトンネル位置、長大橋の架橋位置）を検討する。

#### (3) 丘陵地

丘陵の峰を通るか、裾を通るかを地形・地質・水利・集落との関係で検討する。

設計速度を想定して、計画可能と思われる上述の各地帯に対して、最小平面半径・最急勾配がとりうるかどうか、平面線形や縦断勾配がどの程度かを検討する。

社会的条件を考慮しつつ技術的・経済的妥当点を求める。

通過可能と思われるもの2～3本を選定し、次の計画段階に進む。

### 1-6-2 コントロールポイントの選定

ここでは主として地形的条件によるコントロールポイントの決定について述べる。このコントロールポイントは路線位置の概略を決定するための第一次コントロールポイントと、第一次コントロールポイントの決定後の部分的位置の決定のための第二次コントロールポイントに分けられる。第一次コントロールポイントは次の各項の箇所及び条件により定められる。

#### (1) 山脈の通過箇所の決定

#### (2) 河川又は峡谷の架橋地点の決定

#### (3) 避けるべき大規模な地すべり、崩壊の予想される箇所

#### (4) 気象条件による位置の決定

多雪地区、標高の高い霧多発地区及び路面凍結予想地区を避けること。

#### (5) 鉄道・主要道路との近接又は交差位置の決定

#### (6) 景観及び文化財で避けるべき位置

これらコントロールポイントの決定に際しては、技術的な調査に基づかなければならない。このようにして、第一次コントロールポイントが決定され、路線の通過すべき主要点が定まる。これらの主要点に路線を定めた場合、更に第二次コ

ントロールポイントが選ばれる。第二次コントロールポイントは絶対に通過すべき又は避けるべき箇所ではないが、部分的に位置を定める条件となるものである。第二次コントロールポイントの箇所、条件は次のとおりである。

- ① トンネルの坑門位置の決定
- ② 架橋位置の決定
- ③ 避けるべき地すべり・崩壊箇所、活断層
- ④ 維持管理上避けるべき大盛土、大切土
- ⑤ 気象上避けるべき地点、吹き溜まり、なだれ予想地点

以上をまとめると表 1-3 のとおりである。

表 1-3 コントロールポイントの種類と内容

コントロールポイントの種類	第一次コントロールポイント	第二次コントロールポイント	備 考
(1) 地形、地質、土質より、又は河川状況より定まるもの	(a) 山脈、峠の通過位置 (b) 主要河川の架橋地点の決定 (c) 大規模な地すべり地帯、崩壊地帯	(a) あまり大きくない峠、その箇所の道路構造 (b) 架橋地帯の決定 (c) 維持上問題となる大切土、大盛土	長大トンネル、長大橋の架橋地点など
(2) 気象上の条件より定まるもの	(d) 避けるべき多雪地区、標高の高い霧多発地区及び路面凍結予想地区	(d) 避けるべき吹き溜まり、なだれ予想箇所など。	標高 800m以上はできるだけ低い方を選ぶこと。 寒冷地では南向き傾斜地を選ぶこと。
(3) 関連施設、関連公共事業より定まるもの	(e) インターチェンジ位置と取付道との関係 (f) 重要な、主要道路や鉄道との交差位置の決定	(e) インターチェンジ取付部の線形、計画道路との近接、交差箇所	山狭部などで他の施設と競合させる場合、コントロールポイントとなる。
(4) 文化財、記念物、史跡などにより定まるもの	(g) 避けるべき重要な特別保護地域	(f) 小規模な記念物、史跡など	国立公園特別保護地域、天然記念物に指定されたものなど特に注意を要する。

## 1-7 関係機関との協議

道路改築にあたって生じる、道路、河川、鉄道、等との協議及び設計上の注意点を示す。実際の協議に当たっては主務課と協議の上、実施すること。

表 1-4 協議一覧

番号	協議内容	協議先	備考	項目
①	河川協議	河川管理者	各河川管理者	1-7-1
②	鉄道協議	鉄道管理者	JR九州, 肥薩オレンジ鉄道, 鹿児島市交通局	1-7-2
③	道路協議	交差道路の管理者	各道路管理者	1-7-3
④	公安委員会 との協議	公安委員会	都道府県公安委員会	1-7-4
⑤	その他協議	上記①～④以外		1-7-5

### 1-7-1 河川協議

#### (1) 河川協議の協議先一覧

表 1-5 河川協議の窓口等（直轄管理河川に関連するもの）

河川名	窓口
川内川	国土交通省九州地方整備局川内川河川事務所管理課 鹿児島県薩摩川内市東大小路町 20 番 2 号 TEL 0996-22-3430（直通） TEL 0996-22-3271（代表） FAX 0996-22-6907
肝属川	国土交通省九州地方整備局大隅河川国道事務所河川管理課 鹿児島県肝属郡肝付町新富 1013-1 TEL 0994-65-2996（直通） TEL 0994-65-2541（代表） FAX 0994-65-9630

#### (2) 協議事項

下協議や事前協議においては、実施協議及び協定の締結等に必要な事項を確認すると共に、設計上必要な事項を確認し、適切に設計へ反映させておく必要がある。

#### (3) 河川内工事における留意事項

##### ① 設計対象水位（仮設水位）

河川内における工事により必要な仮締切及び栈橋等の設計対象水位は下記を標準とするが、河川管理者と事前に十分協議して決定すること。

なお、出水期の河川内の工事は原則として施工しないものとするが、やむを得ず施工する場合は不測の事態を考慮し、構造物の被災程度を勘案して決定するものとする。

表 1-6 河川工事における設計対象水位等

	設計対象水位		天端高
縮切り	工事施工期間中の過去5年間の最大流量による水位 (時刻ピーク水位) (縮切後の水位上昇を考慮)		設計対象水位
縮切堤	出水期	計画高水位	既設堤防高以上
	非出水期	工事期間中の既往最高水位 もしくは 過去の最高流量を縮切設置後の断面で流下させるための水位	余裕幅は構造令 20 条による
護岸等 仮縮切	非出水期	感潮区間	過去5ヶ年間の平均朔望満潮位 + (海岸+0.5m, 河川+0.3m)
		非感潮区間	施工期間中の過去5ヶ年間の最大流量による水位 (時刻ピーク水位)
※1 縮切工法は、水深 1.5m以下は土堤幅 4m 水深 1.5m以上は矢板 2 出水期は別途考慮 3 高潮区間は海岸に準ずる 仮縮切堤設置基準 (案)			

② 出水期における河川内の工事等の在り方

準備工等を含めて治水上の安全が確保される工種等により、やむを得ず出水期間中に施工する場合は、適切な防災措置を講ずるとともに、速やかに避難・撤去等が可能な体制を整えること。

出水期における河川内の工事等の在り方について (H29. 7. 6)

③ その他

道路改築事業により生じる県管理河川内での工事については、県土木部河川課監修「河川事業設計基準書」第1編 事業編、第4編 設計編、第6編 施工編を参照すること。

県管理河川における堤防天端舗装の試行について (H29. 8. 1)

また、県管理河川における堤防天端の舗装について、平成 29 年 8 月 1 日から試行を実施している。

## 1-7-2 鉄道協議

### (1) 鉄道協議の協議先一覧

表 1-7 鉄道協議の窓口等（本県に関連するもの）

会社	路線	窓口
JR九州(株)	新幹線	<b>【① 近接協議の要否】</b> 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 鉄道建設本部九州新幹線建設局維持管理課 福岡県福岡市博多区祇園町2-1シティ17ビル TEL 092-283-9612 FAX 092-283-9594 <b>【② 作業内容確認・現地立会】</b> 九州旅客鉄道株式会社熊本新幹線工務所用地・協議 熊本県熊本市西区田崎1丁目3-100 TEL 096-354-7800 FAX 096-354-7808
	在来線 （日南志布志線を除く）	九州旅客鉄道株式会社鹿児島支社総務企画課 鹿児島鉄道事業部用地協議 TEL 099-256-1895
	日南志布志線	九州旅客鉄道株式会社鹿児島支社 宮崎総合鉄道事業部用地協議 TEL 099-256-1895
肥薩おれんじ鉄道(株)	全線	肥薩おれんじ鉄道株式会社運輸部工務課 TEL 0996-62-7351
鹿児島市交通局	全線	鹿児島市交通局電車事業課施設係 TEL 099-257-2116

### (2) 鉄道関係に係る通知等一覧

表 1-8 鉄道関係通知一覧（本県に関連するもの）

番号	通知日	文書名	内容
1	H20.12.4 技術管理課長	九州旅客鉄道株式会社との交差に係る設計について	設計協議
2	H22.6.8 技術管理室長	鉄道等高压線に近接した測量作業等の感電事故防止対策の強化について（通知）	測量作業
3	H16.9.13 土木部長	都市・地域整備局，河川局，道路局所管公共事業において鉄道事業者が工事を行う場合の費用等の透明性の確保について（通知）	補助事業の執行

### 1-7-3 交差道路

#### (1) 交差する道路の計画について

交差する道路については、次のような事項も調べておき設計に反映させる必要がある。

- ① 都市計画道路として計画決定してある道路か否か
- ② 新設又は拡幅等の計画決定はしてある道路か否か
- ③ 新設の場合ルートは決定してある道路か否か

#### (2) 建築限界

##### ① 車道

ア 第3種4級及び第4種3級以上：4.5m（小型道路は3.0m）

イ 3種5級または第4種4級：原則として4.5mとするが、下記の場合はこの限りでない。

（ア）地形的にやむを得ない場合：4.0m

（イ）大型車の交通量がきわめて少なく、かつ当該道路の近くに大型の自動車が迂回する道路があるとき：3.0m

##### ② 歩道等：2.5m

### 1-7-4 公安委員会との協議

#### ※道路法抜粋

（都道府県公安委員会との調整）

第九十五条の二 道路管理者は、第四十五条第一項の規定により道路（高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この項において同じ。）に区画線（道路交通法第二条第二項の規定により同条策一項策十六号の道路標示とみなされるものに限る。以下この条において同じ。）を設け、策四十六条第一項若しくは第三項若しくは第四十七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は横断歩道橋を設け、道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築で政令で定めるものを行い、若しくは道路上に道路の附属物である自動車駐車場を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。ただし、第四十六条第一項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合において、緊急を要するためやむを得ないと認められるときは、この限りでないものとし、この場合には、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。

2 道路管理者は、道路の区域を立体的区域として決定し、若しくは変更し、第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定による自動車専用道路の指定をし、第四十五条第一項の規定により自動車専用道路に区画線を設け、第四十六条第一項若しくは第三項の規定により自動車専用道路の通行を禁止し、若しくは制限し、又は自動車専用道路が他の道路に連絡する位置を定めようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会に協議しなければならない。前項ただし書の規定は、道路管理者が第四十六条第一項の規定により自動車専用道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合について準用する。

#### 1-7-5 その他の協議

河川, 鉄道, 道路以外の協議については, 次のようなものがあげられるが, 協議の 実際の方法等については主務課と協議を行うこととする。

- (1) 合併施行の協議
- (2) 公有水面埋め立て法による協議
- (3) 海岸法による協議
- (4) 都市公園法による協議
- (5) 都市緑地保全法による協議
- (6) 自然環境保全法による協議
- (7) 自然公園法による協議
- (8) 森林法による協議
- (9) 文化財保護法による協議
- (10) 港湾法による協議
- (11) 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する協議
- (12) 内水面漁協との協議

#### 1-8 道路法第 24 条による工事承認基準

※道路法抜粋

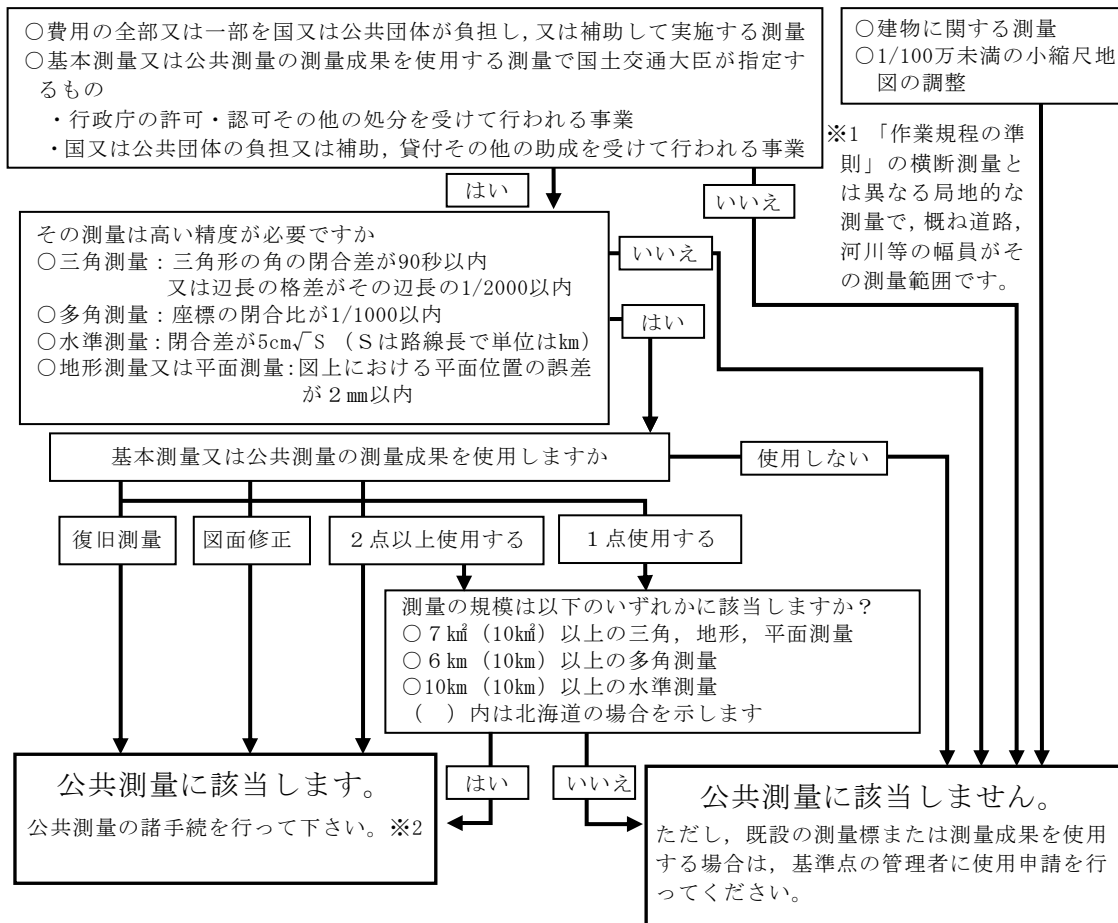
(道路管理者以外の者の行う工事)

第二十四条 道路管理者以外の者は, 第十二条, 第十三条第三項又は第十九条から第二十二条までの規定による場合の外, 道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。但し, 道路の維持で政令で定める軽易なものについては, 道路管理者の承認を受けることを要しない。

(県管理道路との接続関連の伴う承認基準として鹿児島県土木関係通知集がある。)

## 1-9 道路事業に係る諸手続について

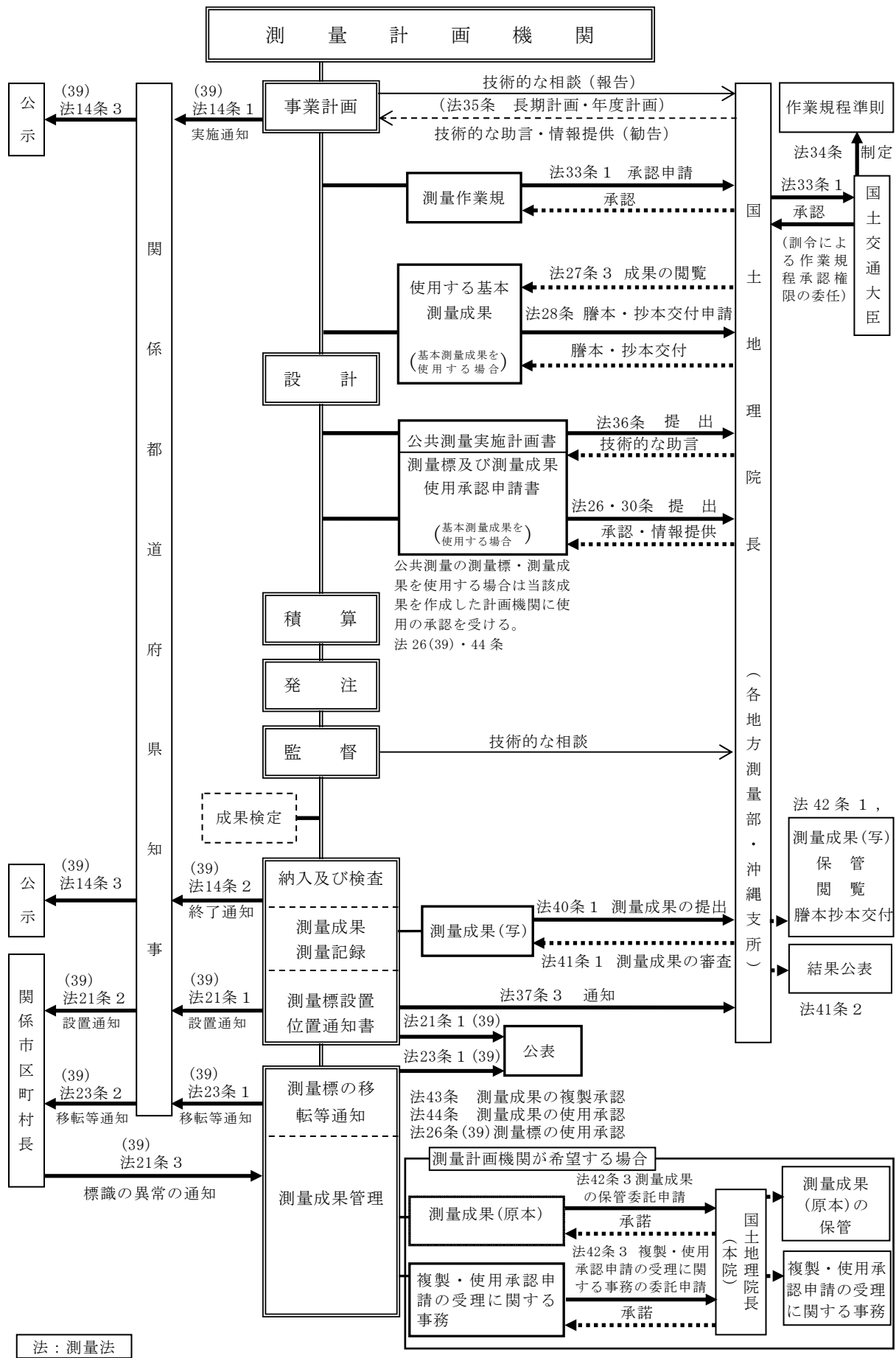
### 1-9-1 公共測量手続



※2 国土調査法に基づく地籍調査については、以下に該当する測量は公共測量実施計画書の提出を行ってください。

- ①都市再生地籍調査事業
- ②日本測地系から世界測地系への座標交換
- ③復旧測量(再設、移転、改測、改算、座標補正、標高補正等)

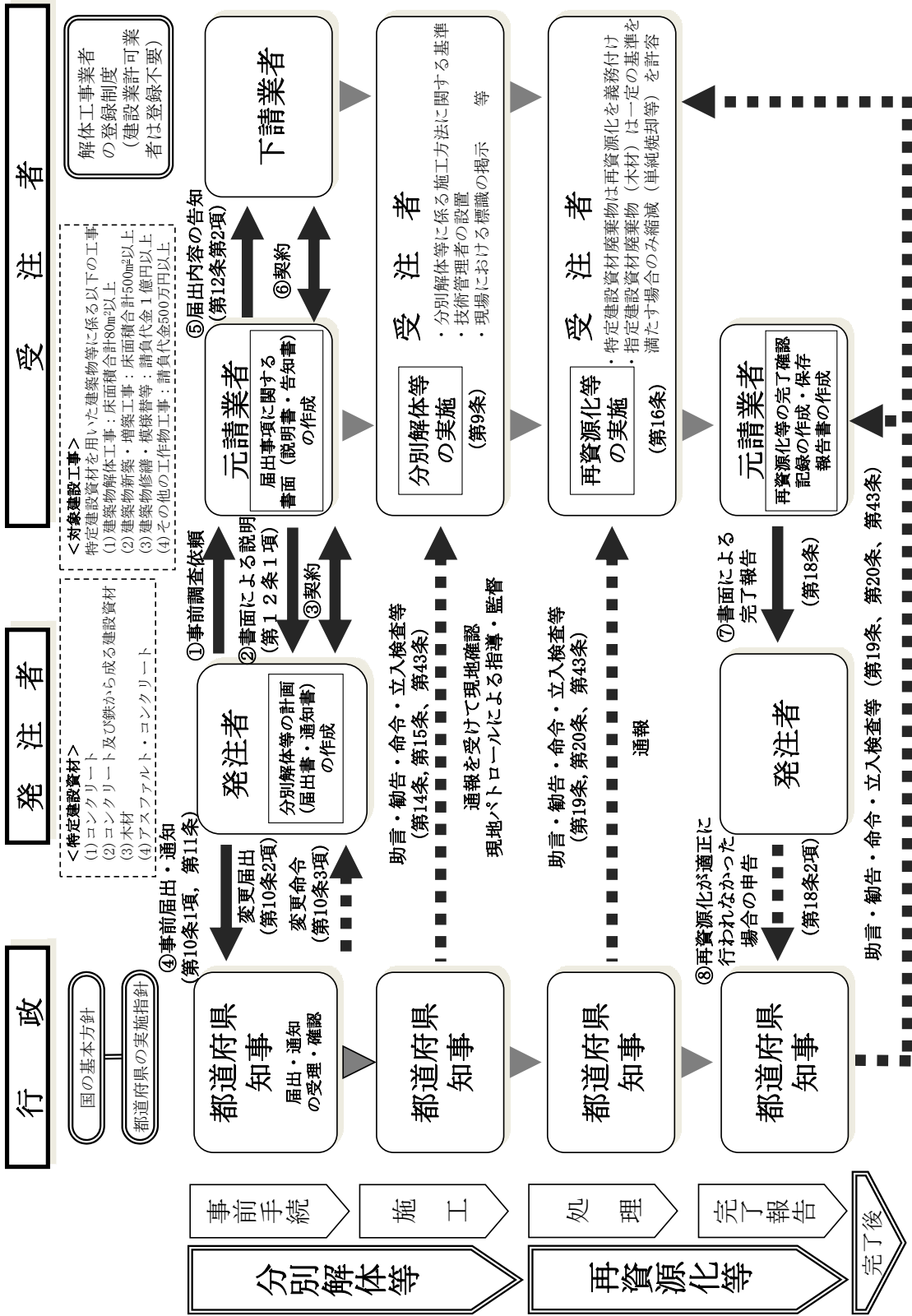




→ 公共測量の諸手続き (39) 法39条に基づく基本測量に関する規定の準用

# 1-9-2 建設リサイクルに関する手続き

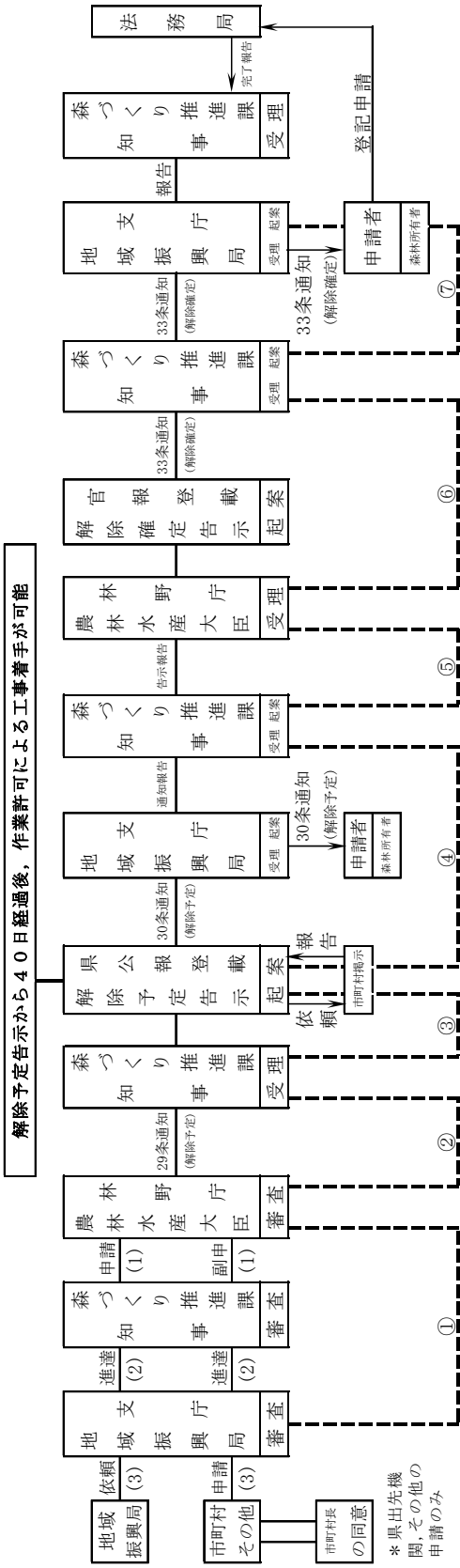
(1) 工事発注から完了までの流れ



法：建設リサイクル法

1-9-3 保安林解除等

(1) 重要流域1～3号の民有保安林及び国有保安林（林野庁所管を除く）【国の直接事務】



・処理期間

- ① 申請書を受理してから農林水産大臣に進達（申請・副申）するまで、おおむね2ヶ月以内
- ② 林野庁が申請書を受理してから解除予定通知を施行するまで、3ヶ月（90日）
- ③ 解除予定通知を受理してから解除予定告示を行うまで、おおむね2週間以内
- ④ 30条通知を受理してから通知報告するまで、おおむね40日以内
- ⑤ 通知報告を受理してから告示報告するまで、おおむね30日（公益上の理由による解除のみ。）
- ⑥ 告示報告を受理してから官報掲載、確定通知（法第33条第1項）を施行するまで、6ヶ月
- ⑦ 確定通知を受理してから確定通知（法第33条第3項）するまで、2週間

・注意事項

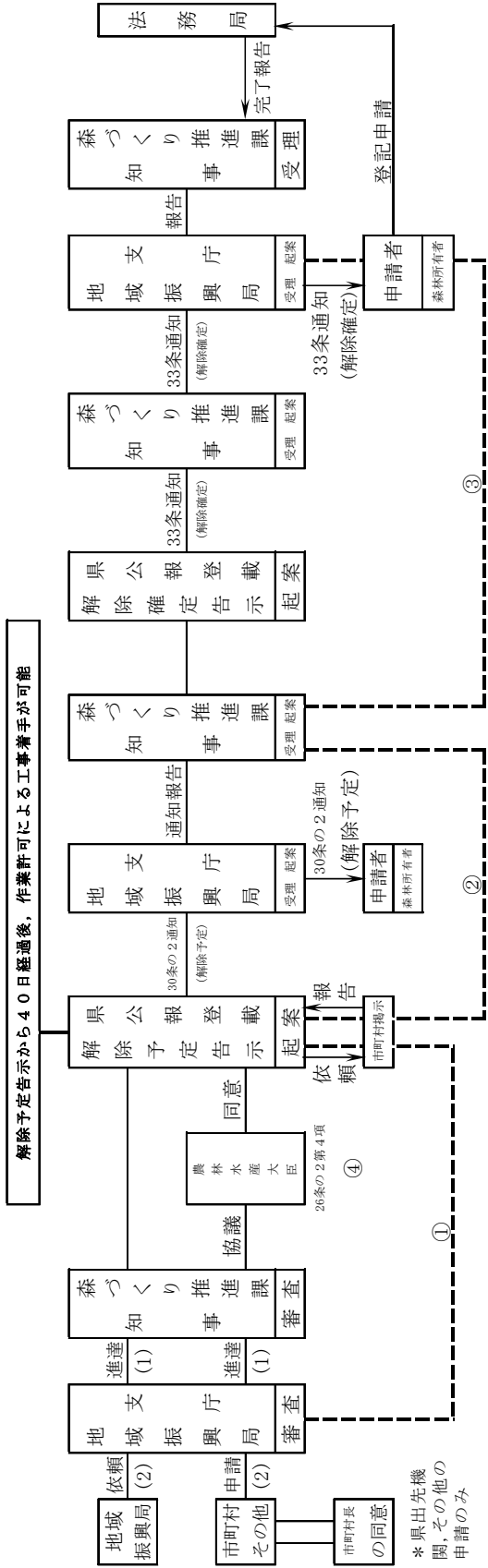
- ① ( ) 書きは提出部数である。
- ② 事前相談や申請の段階で十分内容審査を行うこと。
- ③ 上記処理期間の①～③については、平成11年4月1日付け林野庁治山課長通達「規制緩和推進3か年計画に基づく許認可等の審査・処理の迅速化等について」で定められた標準処理期間である。
- ④ 上記処理期間の④～⑦は、現在の標準的な処理期間を示したものである。

・その他参考

解除申請から作業許可による工事着手までの期間は、おおむね7ヶ月である。（補正処理期間は除く）

※：森林法

(2) 重要流域以外1～3号の民有保安林【法定受託事務】



・ 処理期間

- ① 申請書を受理してから解除予定告示、30条の2通知を行うまで、3ヶ月以内。大臣協議を要する申請については5ヶ月以内。
- ② 解除予定告示日から通知報告するまで、おおむね40日以内。
- ③ 通知報告を受理してから解除確定告示、確定通知を行うまで、おおむね30日（公益上の理由による解除申請のみ）。
- ④ 協議書を受理してから同意を行うまで、おおむね2ヶ月（地方自治法第250条の3第1項）。

・ 注意事項

- ① ( ) 書きは提出部数である。
- ② 事前相談や申請の段階で十分内容審査を行うこと。
- ③ 上記処理期間の①については、地方自治法第245条の4の規定に基づく「技術的助言」による「許認可等の審査・処理の迅速化等について」で定められた標準処理期間である。
- ④ 上記処理期間の②～③は、現在の標準的な処理期間を示したものである。

・ 大臣協議（森林法第28条第4項 次のいずれかに該当するとき）

- ① 解除しようとする面積が政令で定める規模以上である場合（指定理由の消滅＝1ha・公益上の理由＝5ha）
- ② その全部又は一部が森林法第41条第3項に規定する保安施設事業又は地すべり等防止法第2条第4項に規定する地すべり防止工事若しくは同法第41条のぼた山崩壊防止工事の施行に係る土地の区域内にある保安林

・ その他参考

解除申請から作業許可による工事着手までの期間は、おおむね4ヶ月、大臣協議を要する申請についてはおおむね6ヶ月である（補正処理期間は除く）

※ 森林法





## 連絡調整の概要

### 1 許可制の適用のない開発行為

次の場合の開発行為は“許可制”の適用を除外されますが「連絡調整」が必要です。

#### (1) 国または地方公共団体が行う場合（森林法第10条の2第1項第1号）。

なお、住宅・都市整備公団、石油公団、緑資源公団、日本道路公団、水資源開発公団、地域振興整備公団、日本鉄道建設公団、空港周辺整備機構、地方住宅供給公社、地方道路公社、土地開発公社は、法第10条の2第1項第1号の国又は地方公共団体とみなされる。（森林法及び森林組合併助成法の一部を改正する法律の施行について3林野企第88号記第1の5の（1））

#### (2) 森林の土地の保全に著しい支障を及ぼす恐れが少なく、かつ公益性が高いと認められる事業で、省令で定めるものの施行として行う場合（法第10条の2第1項第3号）。（省令（「規則」8条の3）で定められている事業）

なお、火災、風水害その他の非常災害のために必要な応急措置として行う場合（法第10条の2第1項第2号）については、連絡調整、事後届出等を必要としませんが、森林の有する公益的機能を確保するよう適切な事後措置をとる必要があるため、森づくり推進課の指導を受けてください。

[省令第3条の3]

法令等	適 要
1 鉄道事業法	一般の需要に応ずるものの用に供する施設
2 軌道法	軌道、無軌条電車の用に供する施設
3 学校教育法	第1条に規定する学校（大学等を除く）小学校、中学校、高等学校、高等専門学校、盲学校、聾学校、養護学校及び幼稚園のみ
4 土地改良法	第2条第2項第1号に規定する土地改良施設及び同項第2号に規定する区画整理
5 放送法	放送事業の用に供用する放送設備
6 漁港法	第3条に規定する漁港施設
7 港湾法	第2条第5項に規定する港湾施設
8 港湾法	第2章の規定により設立された事務局が行う事業
9 道路運送法	道路運送法第2条第9項に規定する一般自動車若しくは専門自動車道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業若しくは貨物自動車運送事業法第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業の用に供する施設
10 博物館法	第2条第1項に規定する博物館（民法第34条の法人、宗教法人等で第2章による登録を受けたもの）
11 航空法	公共の用に供する飛行場に設置される施設の一部
12 臨時石炭復旧公害法	第2条第2項に規定する鉱害の復旧工事
13 国際電信電話（株）	公衆電気通信の用に供する施設
14 ガス事業法	第2条第12項に規定するガス工作物 （同条第6項に規定する大口ガス事業の用に供するものを除く）
15 土地区画整理法	第2条第1項に規定する土地区画整理事業
16 工業用水道事業法	第2条第6項に規定する工業用水道施設
17 自動車ターミナル法	第2条第3項に規定する一般自動車ターミナル
18 電気事業法	第2条第1項第1号に規定する一般電気事業、同項第3号に規定する御電気事業又は同項第5号に規定する特定電気事業の用に供する同項第14号に規定する電気工作物
19 都市計画法	第4条第15項に規定する都市計画事業
20 熱供給事業法	第2条第4項に規定する熱供給施設
21 石油パイプライン事業法	第5条第2項第2号の規定する事業用施設

## 2 連絡調整の対象となる森林

連絡調整の対象となる森林は、森林法（昭和 26 年法律第 249 号）第 5 条に基づく地域森林計画の対象森林となっている私有林です。（国有林は含まない。）

ただし、森林法第 25 条並びに第 41 条に基づく保安林並びに保安施設地区及び海岸法第 3 条に基づく海岸保全区域内の森林は除かれます。

なお、ほとんどすべての私有林が地域森林計画の対象となっていますので、開発計画の場所が連絡調整の対象となるかどうかについては、各支庁、農林（水産）事務所の林務課等へ問い合わせてください。

## 3 連絡調整の対象となる開発行為

連絡調整の対象となる開発行為は、土石又は樹根の採掘、開墾その他の形質を変更する行為とされていますが、道路の新設・改築（改良）、工場・事業場用地、学校等、住宅用地、公園・運動場等、農地及び畜産用地、土石等の採取、土石等の捨て場、産業廃棄物処理場等いずれも連絡調整が必要です。

## 4 連絡調整の対象となる開発行為の規模

- (1) 連絡調整の対象となる規模は、道路だけを作る場合は幅員が 3メートル（路肩部分及び屈曲部、退避所等の拡幅部分を除く。）を超え、かつ、開発行為に係る森林の面積が 1ヘクタールを超えるものです。

なお、この場合の面積は路面の面積だけでなく、法面等実際に土地の形質を変更する面積も含まれます。

その他の場合については開発行為に係る森林の面積が 1ヘクタールを超えるものです。

- (2) その他の場合

人格・時期・実施箇所の相違にかかわらず一体性を有する規模が、1ヘクタールを超えるものとし、道路と面的な開発が一体となっている場合は、道路幅員が 3メートル以下であっても開発面積に含めます。

※ 開発に係る森林の面積が 1ヘクタール以下の場合は「伐採届出」だけの対象となります。

## 5 連絡調整事務の手続き

本制度に係る「林地開発行為事前申出書」は、開発の対象となる森林の区域を所管する支庁・農林（水産）事務所へ提出してください。連絡調整は、森林法第 10 条の 2 第 2 項に定める基準に適合しているか、各支庁・農林（水産）事務所において審査を行い、適合している旨の「通知書」が交付されます。

「林地開発行為事前申出書」の提出部数は、1部とします。（場合によっては 2部提出していただくことがあります。）

また、「林地開発行為事前申出書」とともに、「伐採届出」を提出しなければなりませんので注意してください。



## 6 区域の区分

### (1) 開発区域

森林、農地、その他開発行為をしようとする土地すべてを含む区域で、残置森林部分等、土地の形質を変更しない部分も含まれます。

### (2) 開発行為に係る区域

(1)の開発区域のうち、実際に土地の形質を変更する区域をいいます。

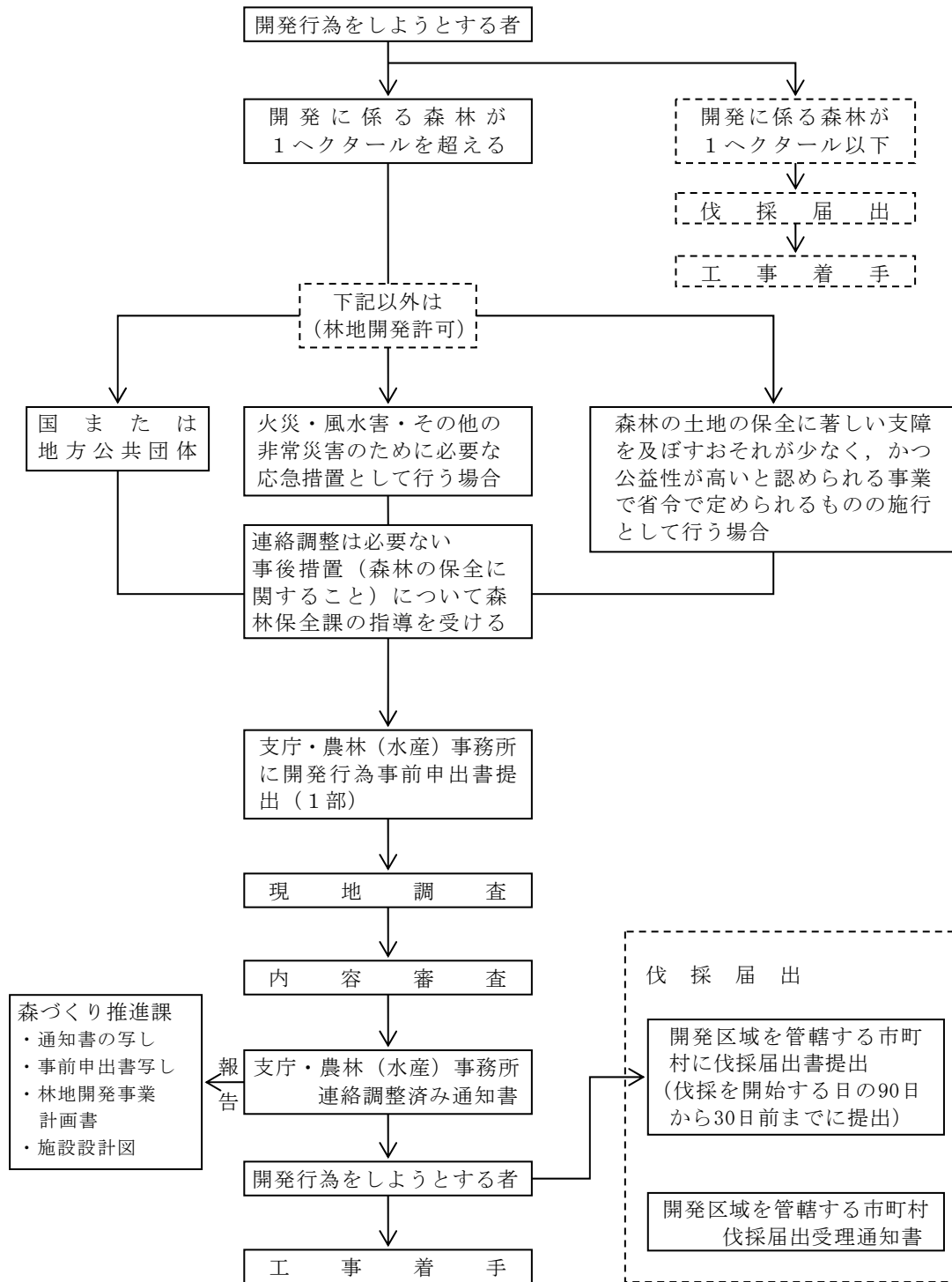
### (3) 開発行為に係る森林

実際に土地の形質を変更する森林の区域で、これが1ヘクタールを超えるものが「連絡調整」の対象となります。また、森林を一時的に他に利用し、その後造成森林にする区域も含まれます。

## 7 開発行為の一体性

林地開発行為の規模は、地域森林計画の対象森林における土地の形質を変更する行為で、人格・時期・実施箇所の相違にかかわらず、一体性を有するものの規模を意味しており、その開発行為の計画が相互に関連がある場合、一体性がある開発とみなします。

8 連絡調整の体系



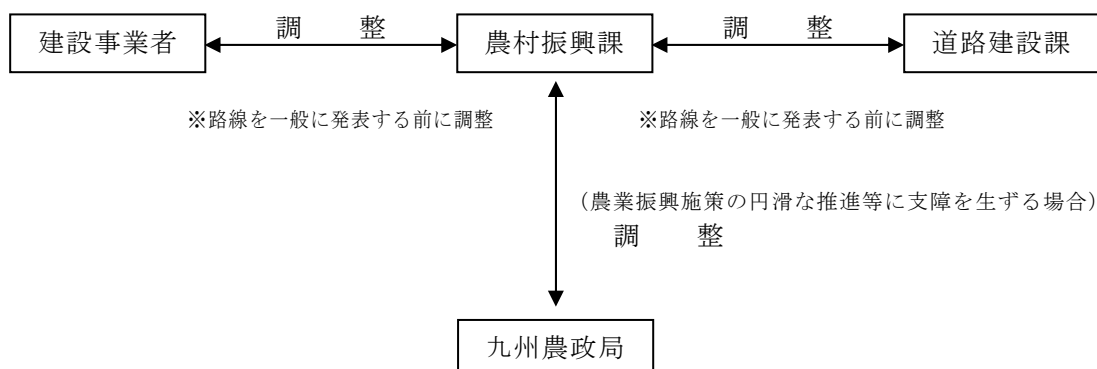
#### 1-9-4 農業上の土地利用及び農業振興施策との調整

(調整)

道路法第3条第2号及び第3号の一般国道及び県道並びにこれらのうち高規格幹線道路，地域高規格道路及び大規模バイパス（以下「大規模バイパス等」という。）の建設事業者は，農用区域内において，大規模バイパス等の建設事業を実施する場合には，十分に時間的余裕をもって遅くとも路線を一般に発表する前までに，農村振興課に連絡し，農業上の土地利用との調和の確保及び土地改良事業等農業振興施策の円滑な推進の観点から，速やかに検討し，検討の結果を大規模バイパス等の建設業者に連絡するものとする。

検討の結果，農業振興施策の円滑な推進等に支障を生ずるおそれがあると認められるときは，その旨を速やかに道路建設課及び九州農政局へ連絡するものとする。

なお，「路線を一般に発表する前」とは，路線を都市計画に定める場合についても，都市計画手続における「公聴会等の開催」等路線を一般に発表する前をいう。



※ 一般国道及び県道の建設に関する情報について，農村振興課及び道路建設課は，必要に応じてお互いに情報提供を行うこととする。

## 1-9-5 公有水面埋立

### 1 公有水面埋立法の基本概念

- (1) 公有水面埋立法とは  
公有水面を変じて陸地とし、財産権を付与する制度を求めた手続法である。
- (2) 公有水面埋とは
  - ① 要件
    - ア 水流又は水面であること。
    - イ 公共の用に供するものであること
    - ウ 国の所有に属するものであること。
  - ② 範囲
    - ア 干満の差のある海等については、春分・秋分の日を標準とした満潮時の潮位
    - イ 干満の差のない河川等については、当該河川等が示す高水位
- (3) 埋立てとは  
水流又は水面に土砂を埋築してこれを陸地に変更させる行為である。
- (4) 免許権者とは
  - ① 知事 公有水面埋立法第2条
  - ② 港湾管理者の長（港湾区域内） 港湾法第58条  
※ 港湾区域については、知事又は港湾管理者の長が免許権者であるが、漁港管理者の同意が必要である。（漁港漁場法第39条第8項）
- (5) 埋立ての免許とは  
特定の公有水面につき、これを埋立てて土地を造成する権利を設定する行為であると共に、竣功認可を条件として当該公有水面の公用を廃止し、埋立地の所有権の免許を受けた者に取得させる行為である。
- (6) 竣功認可とは  
埋立権者の竣功認可の申請を受けて、免許権者は竣功の検査を行い認可又は不認可の処分をする。  
竣功認可の告示の日から埋立権者は埋立地の所有権を有する。
- (7) 事務の位置付け
  - ① 法定受託事務～埋立の免許から竣功認可の告示まで
  - ② 自治事務～竣功認可の告示後の事務

### 2 埋立免許の手続

- (1) 手続フロー：（別紙1）のとおり。  
（留意事項）  
手続きに要する期間（特に市町村議会時期）を考慮して出願を行うこと。
- (2) 出願前の手続
  - ① 埋立計画の立案
  - ② 既存権益との調整
    - ア 水面権利者の同意
    - イ 埋立予定地背後との調整

- (ア) 海陸境界の確定
- (イ) 国有海浜地の処理方針
- (ウ) 既設工作物の処理方針
- ウ 他の法令上の手続
- (ア) 自然公園法等に基づく許可等

③ 環境影響評価のためのデータ収集及び評価

(3) 出願願書及び添付図書

(別紙 2, 3, 4) を参照。

3 埋立免許条件

(1) 埋立の免許は、原則として次に掲げるものについて行う。

- ① 法令に基づき土地を収用して又は使用しうる事業のための必要な埋立て
- ② 国又は公共団体が行う埋立て
- ③ ①に掲げるもののほか私人が行う埋立てで、公共の利益に寄与するもの

(2) 埋立の目的、出願者の資力及び信用、事業計画及び資金計画の内容、工事実施の方法等を厳重に審査する。

4 出願事項等の変更

- (1) 埋立区域縮小
- (2) 埋立地用途変更
- (3) 設計概要変更
- (4) 工事着手・竣功期間伸長

5 竣功認可

(1) 竣功認可申請：(別紙 5) 参照。

埋立権者は、工事が終了したときは、遅滞なく免許権者に竣功認可を申請すること。

※ 竣功期限までに実質上竣功していれば、竣功認可申請をしていなくとも、埋立ての免許が失効することはないが、速やかに竣功認可申請すること。

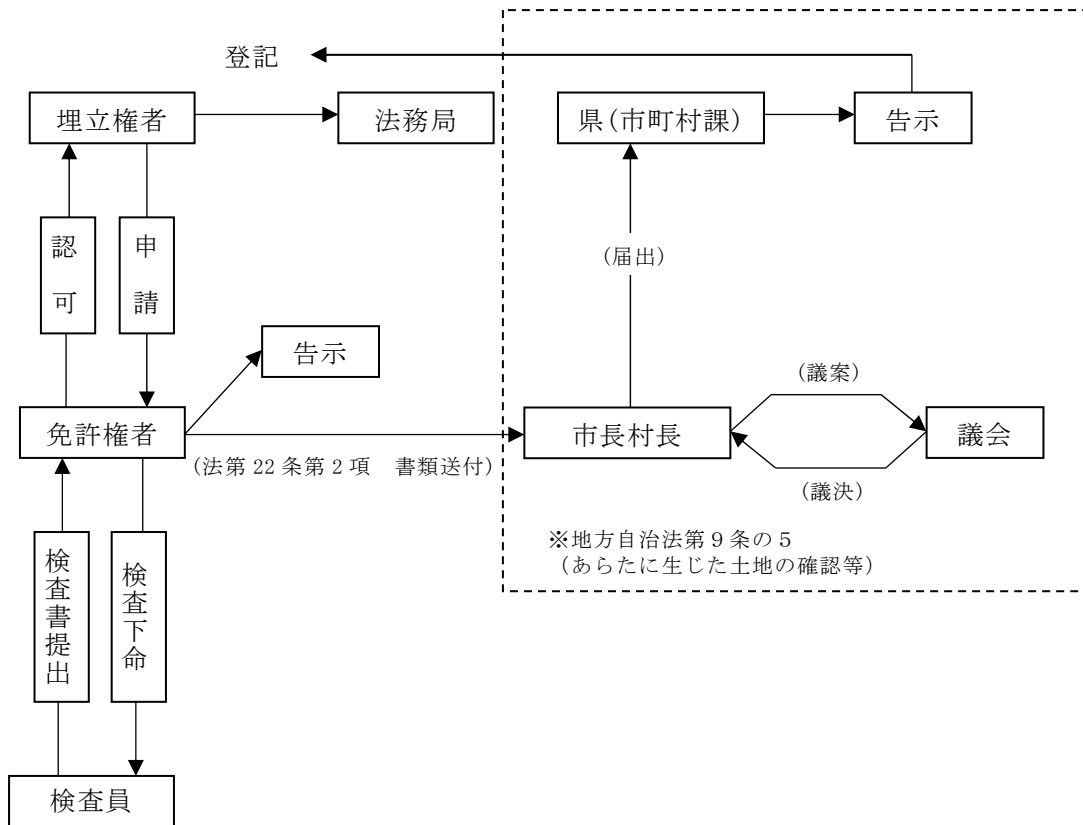
(2) 竣功認可の認可・不認可

- ① 竣功認可申請を受けた免許権者は検査員を任命
- ② 検査員は、各基準確認、護岸の構造等の検査を行い、竣工検査書を免許権者へ提出
- ③ 竣功検査書を踏まえ、免許権者は竣功の認可又は不認可処分を行う。

(3) 竣功認可の告示の効果

- ① 告示の日における埋立権者による埋立地の所有権の取得

(4) 竣功認可後の取扱い



## 6 埋立地に関する処分の制限等について

### (1) 埋立地に関する処分の制限

→ 竣功認可の告示の日から起算して10年間

### (2) 埋立地の用途と異なる利用の制限

→ 竣功認可の告示の日から起算して10年間

(3) 埋立地の処分又は用途と異なる利用をする場合は、免許権者の許可が必要

## 7 国の埋立て承認の手続き

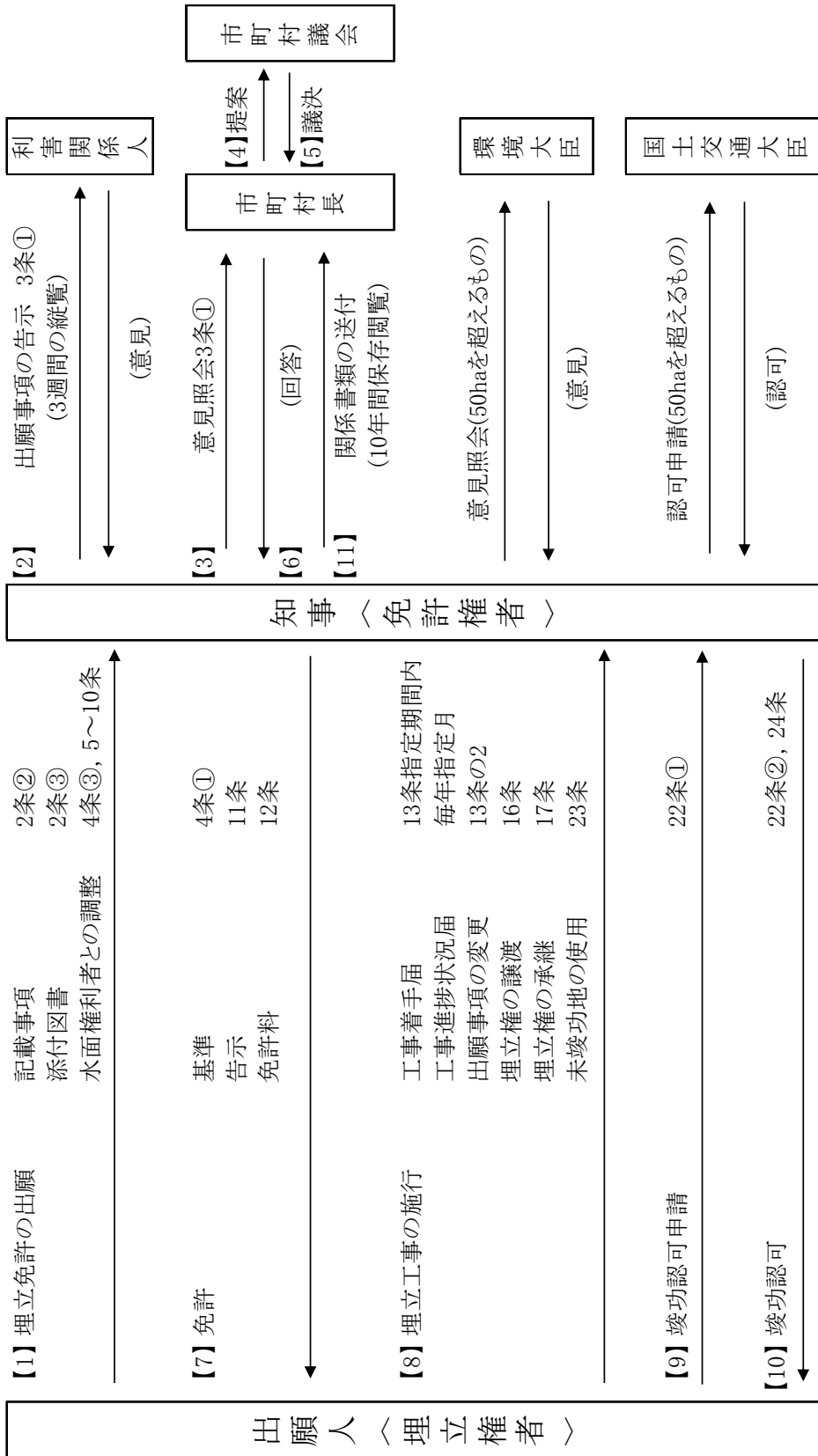
国が埋立てをする場合は免許権者の承認が必要

→ 国は公有水面に対する支配権を本来有しているため、埋立手をする権利を「免許」によって取得する必要はないため。埋立てが竣功した場合は、国は免許権者へ竣功の通知をすれば足りる。

## 8 その他

### (1) 海岸部における道路改良の考え方

(別紙5)を参照。



【竣功後】  
 1 権利の処分の制限 → 10年間 27条, 28条  
 2 用途変更の制限 → 10年間 29条

- 1 一般平面図 縮尺1/25,000以上又は1/50,000以上の地形図に埋立区域及び埋立てに関する工事の施行区域(以下「埋立区域等」という。)を表示すること。
- 2 実測平面図 縮尺1/2,500以上とし、埋立区域等、埋立区域等にある工作物の位置並びに埋立区域等の周辺の地形及び工作物の位置を表示すること。
- 3 求積平面図 埋立区域等の面積を算出した方法を表示すること。
- 4 海 図 埋立区域等が海面である場合において、埋立区域等を表示すること。
- 5 区域分割実測平面図 実測平面図にそれぞれの分割された区域を表示すること(埋立てに関する工事の施行区域を2以上の区域に分割する場合に限る。)
- 6 区域分割求積平面図 それぞれの分割された区域の面積を算出した方法を表示すること(埋立てに関する工事の施行区域を2以上の区域に分割する場合に限る。)
- 7 埋立地横断面図 縮尺は、横1/2,500以上、縦1/100以上とすること。
- 8 埋立地縦断面図 縮尺は、横1/2,500以上、縦1/100以上とすること。
- 9 工作物構造図 縮尺は、1/100以上とし、護岸、堤防、岸壁その他これらに類する工作物の構造を表示すること。
- 10 設計概要説明書 設計の概要についての説明を記載すること。
- 11 資金計画書 埋立てに関する工事に要する費用の額及びその明細並びに当該費用に充てる資金の調達する方法を記載すること。
- 12 処分計画書 公有水面埋立法施行規則別記様式第2により作成すること(埋立地を他人に譲渡し又は他人に使用させることを主たる目的とする埋立ての場合に限る。)
- 13 出願人を確認する書類(公共団体を除く。)
  - (1) 個人の場合 戸籍抄本
  - (2) 既存の法人
    - ア 定款又は寄附行為及び登記簿の謄本
    - イ 最近の事業年度における財産目録、貸借対照表及び損益計算書
  - (3) 法人を設立しようとする場合
    - ア 定款又は寄附行為の謄本
    - イ 発起人、社員又は設立者の名簿
    - ウ 株式の引受け、出資又は財産の寄附の状況又は見込みを記載した書類
- 14 直前3ヶ月以内に撮影した埋立区域等の写真
- 15 埋立てに用いる土砂等の採取場所及び採取量を記載した図書
- 16 埋立てに関する工事に要する費用に充てる資金の調達方法を証する書類
- 17 埋立地の用途及び利用計画の概要を表示した図面
- 18 環境保全に関し講じる措置を記載した図書
- 19 公共施設の配置及び規模について説明した図書
- 20 公有水面埋立法施行令第7条に規定する法人にあっては、同条第2号に適合することを証する書類
- 21 水面に権利を有する者の同意を得たことを証する書類又は同意が得られない旨及びその事由を記載した書類
- 22 公有水面の利用に関して設置された施設で埋立てのためにその効用が妨げられるものがある場合にあっては、当該施設の種類及び設置者を記載した書類



添付図書

法律	施行規則	名称	出願	縦覧	区域縮小	用途変更	設計変更	期間伸長	区域分割	竣功認可	備考
§2-3-1 (埋立区域及び埋立てに関する工事の施行区域を表示した図面)	§2-1-イ	一般測積	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	-	-	-	-	
§2-3-2 (設計の概要を表示した図書)	ロ	面	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	-	-	-	-	
§2-3-3	ハ	面	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	-	-	-	-	
§2-3-4	ニ	面	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	-	-	-	-	
§2-3-5 (その他命令を以て定める図書)	ホ	面	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	-	-	-	-	
	ヘ	面	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	-	-	-	-	
	§2-2-イ	測量	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	
	ロ	断面	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	
	ハ	断面	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	
	ニ	説明	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	
	§2-3	図書	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	含工事工程表
	§2-4	書	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	個人
	§3-1	書	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	設立予定法人
	§3-2-イ	抄	△△△△	△△△△	-	-	-	-	-	-	"
	ロ	行	△△△△	△△△△	-	-	-	-	-	-	既存法人
	ハ	の	△△△△	△△△△	-	-	-	-	-	-	"
	§3-3-イ	簿	△△△△	△△△△	-	-	-	-	-	-	図面及び書面
	ロ	類	△△△△	△△△△	-	-	-	-	-	-	埋立地図図及び利用計画図
	§3-4	本	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
	§3-5	簿	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
	§3-6	類	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
	§3-7	等	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
	§3-8	真	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
	§3-9	図	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
	§3-10	書	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
	§3-11	類	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
	§3-12	書	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
(法定外)	-	書	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
"	-	表	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
"	-	写	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
"	-	等	◎◎◎◎	◎◎◎◎	○	-	◎	-	-	-	埋立地図図及び図面及び書面
				§49,6,14 共同通達	則§7-2-1	則§7-2-2	則§7-2-3	則§7-2-4	運用	則§11-2	

凡例  
 ◎ 国・地方公共団体及びその他共通  
 ○ 地方公共団体及びその他共通  
 △ その他(個人・法人等)のみ



点1 ○○○○三等三角点（北緯 00 度 00 分 00 秒，東経 000 度 00 分 00 秒）  
から○○度○○分○○秒の地点

点2 点1 から○○度○○分○○秒の地点



点○○ 点 00 から○○度○○分○○秒の地点

(3) 面積

○, ○○○. ○○平方メートル

3 埋立地の用途  
道路用地

・埋立地の用途は具体的に表記する  
例:公園用地, 学校用地

4 設計の概要

(1) 埋立地の地盤の高さ

護岸 T. P + ○. ○○○m

道路 T. P + ○. ○○○m ~ T. P + ○. ○○○m

(2) 護岸, 堤防, 岸壁その他これらに類する工作物の種類及び構造

(ア) 天端高 T. P + ○. ○○○m

(イ) 基礎工 基礎捨石

(ウ) 躯体工 重力式コンクリート擁壁

・埋立て工事の着手から竣工までの一連の工事の方法を表記する

(3) 埋立に関する工事の施行方法 (例)

① まず汚濁防止フェンスを設置し床掘土等の土砂流出防止を図る。

② つぎに……………

③ ……………

④ ……………

⑤ 排水工, 路盤工, 安全施設工等の道路施設の工事を施行し埋立てに関する工事を終了する。

5 埋立に関する工事の施行に要する期間

6 添付図書の目録

平成13年4月1日

## 海岸部における道路改良の考え方

道路建設課

道路は、地域の社会・経済・生活を支える総合的な社会基盤であり、人・物・情報等が活発に行き交い、安全で活力に満ちた社会経済を構築するために、効果的・効率的な道路整備を推進する必要がある。

道路整備にあたっては、地域住民の利便性の向上はもとより、自然環境への影響を極力小さくするよう最大限の努力をしているところであるが、今後、自然海岸部における路線検討にあたり、その海岸の特性〔自然公園区域・観光地・自然景勝地(砂浜・リーフ)・人工施設のある海岸・生態系を保護する必要のある海岸〕を考慮し、ルート選定について、下記により実施する。

### 1. ルート選定について

#### (1) 自然公園区域や観光地及び自然景勝地の海岸(砂浜・リーフ等)

- ① 環境保全の観点から、できるだけ埋め立ては行わないよう線形計画することを基本とする。
- ② 地元の要望等により、やむを得ず埋め立てが生じる場合には、概略ルートの選定の段階で海岸部の調査を行い、事前に海岸管理者と協議を行うこと。

#### (2) その他の海岸

- ① 道路防災上や交通安全上など技術的・社会的検討及び地元の意見等、やむを得ず埋め立てルートとなる場合は、概略ルート算定の段階で、必要に応じて海浜部の諸調査を行い、事前に海岸管理者と協議を行うこと。

### 2. 護岸構造型式の選定について

- ① 地域の特性等を考慮し、傾斜堤等により海岸の保全に配慮した構造型式を選定し、海岸管理者と協議を行い、自然と調和のとれた道づくりに配慮する。
- ② 急峻な地形等のため傾斜堤計画が困難な箇所については、できるだけ特殊型枠を用いた護岸工や捨石工法等を用いて、景観や環境に配慮する。
- ③ 特に砂浜海岸の場合、ポケットビーチ特有の砂浜の移動を考慮した工法や護岸の根入れを確保するとともに、場合によっては捨石突堤の設置も検討する。
- ④ 景観との調和を図るため、地域の特徴を生かした植栽や法面緑化を行う。

なお、この運用は平成13年4月1日から運用する。

## 1-9-6 埋蔵文化財調査

### (1) 発掘調査の種類と内容

埋蔵文化財包蔵地の分布調査の実施

- ① 埋蔵文化財包蔵地の所在・範囲の把握は市町村教育委員会が行い、埋蔵文化財包蔵地としての決定は県教育委員会が行う。
- ② 市町村教育委員会が独自に埋蔵文化財包蔵地の分布調査を実施し、埋蔵文化財包蔵地を発見した場合は、遺跡範囲を示した地図（25,000分の1）の他に所要の図面を添付のうえ県教育委員会に提出する。

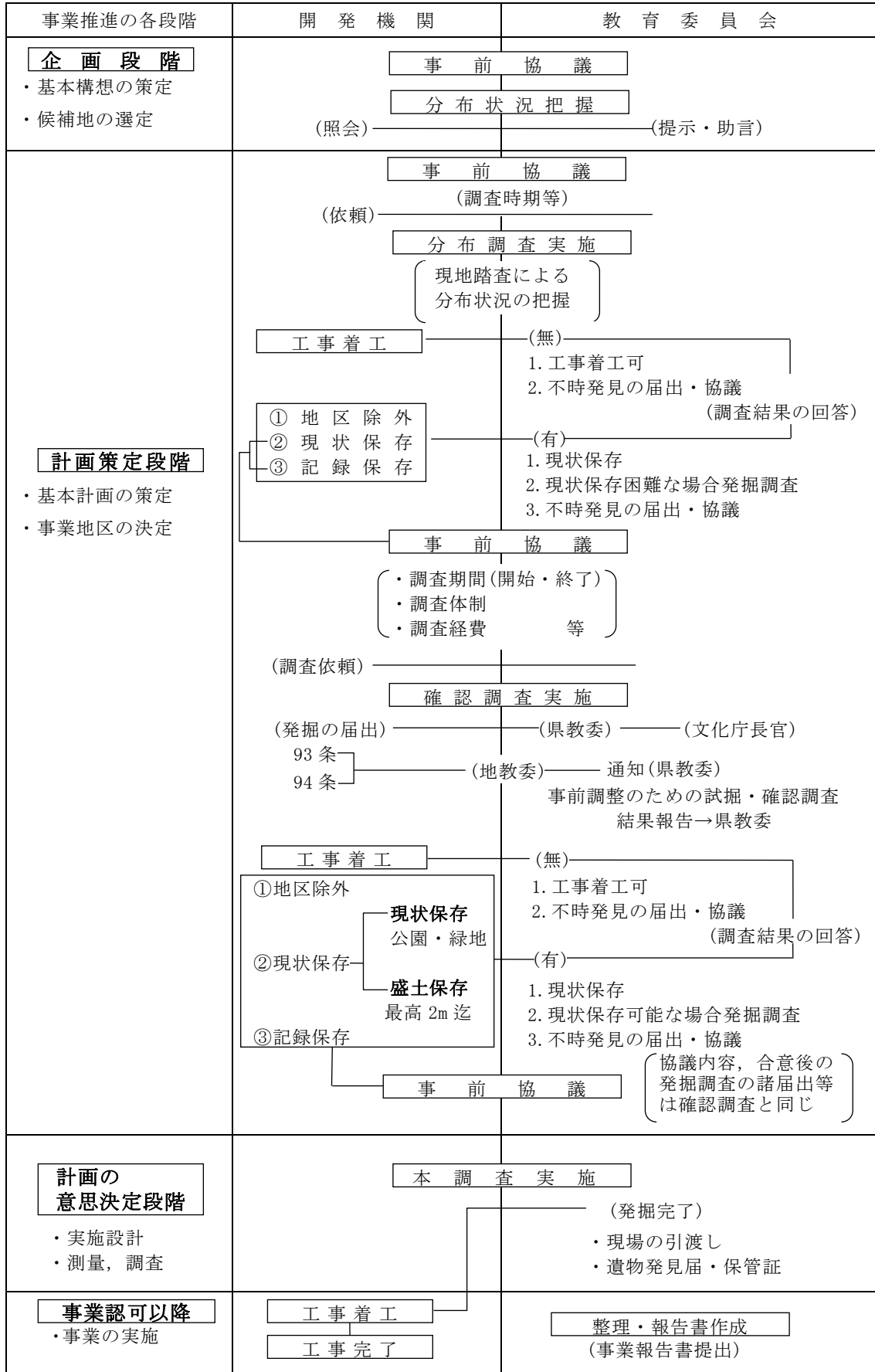
表 1-9 発掘調査等の種類と内容

調査の種類	内 容
分 布 調 査	対象地内を限なく歩き、耕作等で土中から浮き上がった土器等の採集や、崖の露頭での土層観察、南向きの台地等の地形を把握するなどの現地踏査を実施するほか、小字名（例：城内→城跡、一の坪→条里制）等で地中に埋もれた遺跡の有無、性格や範囲等を推定するもので、埋蔵文化財保護の基本となる作業である。
試 掘 調 査	周知の埋蔵文化財包蔵地以外（周知の遺跡の隣接地等）あるいは周知の埋蔵文化財包蔵地内であっても過去の工事などで遺物包含層が削平されている可能性が高い場所において試掘溝（トレンチ）を設定して、主に重機を使用した掘削等により遺跡の有無の確認を行う予備的調査である。遺跡の所在が確認された場合は遺跡の状況を把握する確認調査に移行することもある。
確 認 調 査	分布調査で得られた埋蔵文化財包蔵地の範囲・時代等は、地表面の観察を主体としたものなので、地下の遺跡の存否については不明である。そこで、周知の埋蔵文化財包蔵地内において試掘溝（幅2m×長さ4m等を基本とするが、延長が10数mに及ぶ場合もある）を設定し、表土から基盤層まで掘り下げて調査する。確認調査では、遺構・出土遺物や土層を観察し、遺跡の時代・性格・範囲等をより詳細に把握することが重要である。調査の結果は、遺跡の保存・活用や諸開発事業との調整のための資料とする。
本 調 査	試掘調査あるいは確認調査で把握された遺跡の範囲内で諸開発事業が実施される場合は、事業でやむを得ず破壊される範囲の全てを発掘調査することとなる。 これを本調査、全面調査あるいは緊急発掘調査と呼んでいる。本調査は現状保存が困難と判断された遺跡の記録保存を目的として実施される。本調査では、総合的・組織的に遺跡を調査して、遺跡の全体把握や所属時期、性格、個々の遺跡の問題と遺構相互の有機的關係等を、遺構や遺物によって明らかにすることが重要である。
整 理 ・ 報 告 書 作 成	確認調査や本調査で得られた遺跡に関する総合的な資料の整理を行い、検討・分析を加えて、発掘調査の成果を記録（発掘調査報告書）として残し、調査で得られた資料の活用を図る。

#### ※ 埋蔵文化財調査における留意事項

- 1 埋蔵文化財の調査においては、土地所有者の承諾が必要であることから、調査が必要と思われる土地については、最優先し用地取得を行う必要がある。
- 2 埋蔵文化財包蔵地「貝塚、古墳、その他埋蔵文化財を包蔵する土地」として周知されている土地における土木工事については、文化財保護法の適用を受け、工事前に文化財調査を行わなければならないことから、県及び市町村教育委員会と早めに事前協議を行い、工事区域が埋蔵文化財包蔵地に含まれるかを把握し、文化財調査待ちにより工事着手出来ない事のないように、工事を行う2年前（遅くとも1年前）には分布調査を完了しておくこと。
- 3 分布調査で埋蔵文化財包蔵地（判断保留地含む）に含まれることが判明した場合、試掘調査・確認調査を実施する。調査結果により本調査の規模・期間等が決定され、場合によっては設計変更・現状保存の協議が必要となる場合がある。県及び市町村教育委員会と早めに事前協議を行い、試掘調査・確認調査を実施するための条件整備を急ぐ必要がある。

(2) 埋蔵文化財の保護と開発事業との調整手順 (参考)



法：文化財保護法

### (3) 文化財保護法 第六章 埋蔵文化財 抜粋

(調査のための発掘に関する届出、指示及び命令)

第九十二条 土地に埋蔵されている文化財(以下「埋蔵文化財」という。)について、その調査のため土地を発掘しようとする者は、文部科学省令の定める事項を記載した書面をもって、発掘に着手しようとする日の三十日前までに文化庁長官に届け出なければならない。ただし、文部科学省令の定める場合は、この限りでない。

- 2 埋蔵文化財の保護上特に必要があると認めるときは、文化庁長官は、前項の届出に係る発掘に関し必要な事項及び報告書の提出を指示し、又はその発掘の禁止、停止若しくは中止を命じることができる。

(土木工事等のための発掘に関する届出及び指示)

第九十三条 土木工事その他埋蔵文化財の調査以外の目的で、貝塚、古墳その他埋蔵文化財を包蔵する土地として周知されている土地(以下「周知の埋蔵文化財包蔵地」という。)を発掘しようとする場合には、前条第一項の規定を準用する。この場合において、同項中「三十日前」とあるのは、「六十日前」と読み替えるものとする。

- 2 埋蔵文化財の保護上特に必要があると認めるときは、文化庁長官は、前項で準用する前条第一項の届出に係る発掘に関し、当該発掘前における埋蔵文化財の記録の作成のための発掘調査の実施その他の必要な事項を指示することができる。

(国の機関等が行う発掘に関する特例)

第九十四条 国の機関、地方公共団体又は国若しくは地方公共団体の設立に係る法人で政令の定めるもの(以下この条及び第九十七条において「国の機関等」と総称する。)が、前条第一項に規定する目的で周知の埋蔵文化財包蔵地を発掘しようとする場合においては、同条の規定を適用しないものとし、当該国の機関等は、当該発掘に係る事業計画の策定に当たって、あらかじめ、文化庁長官にその旨を通知しなければならない。

- 2 文化庁長官は、前項の通知を受けた場合において、埋蔵文化財の保護上特に必要があると認めるときは、当該国の機関等に対し、当該事業計画の策定及びその実施について協議を求めるべき旨の通知をすることができる。
- 3 前項の通知を受けた国の機関等は、当該事業計画の策定及びその実施について、文化庁長官に協議しなければならない。
- 4 文化庁長官は、前二項の場合を除き、第一項の通知があった場合において、当該通知に係る事業計画の実施に関し、埋蔵文化財の保護上必要な勧告をすることができる。
- 5 前各項の場合において、当該国の機関等が各省各庁の長(国有財産法(昭和二十三年法律第七十三号)第四条第二項に規定する各省各庁の長をいう。以下同じ。)であるときは、これらの規定に規定する通知、協議又は勧告は、文部科学大臣を通じて行うものとする。

(遺跡の発見に関する届出、停止命令等)

第九十六条 土地の所有者又は占有者が出土品の出土等により貝塚、住居跡、古墳その他遺跡と認められるものを発見したときは、第九十二条第一項の規定による調査に

当たつて発見した場合を除き、その現状を変更することなく、遅滞なく、文部科学省令の定める事項を記載した書面をもつて、その旨を文化庁長官に届け出なければならない。ただし、非常災害のために必要な応急措置を執る場合は、その限度において、その現状を変更することを妨げない。

- 2 文化庁長官は、前項の届出があつた場合において、当該届出に係る遺跡が重要なものであり、かつ、その保護のため調査を行う必要があると認めるときは、その土地の所有者又は占有者に対し、期間及び区域を定めて、その現状を変更することとなるような行為の停止又は禁止を命ずることができる。ただし、その期間は、三月を超えることができない。
- 3 文化庁長官は、前項の命令をしようとするときは、あらかじめ、関係地方公共団体の意見を聴かなければならない。
- 4 第二項の命令は、第一項の届出があつた日から起算して一月以内にしなければならない。
- 5 第二項の場合において、同項の期間内に調査が完了せず、引き続き調査を行う必要があるときは、文化庁長官は、一回に限り、当該命令に係る区域の全部又は一部について、その期間を延長することができる。ただし、当該命令の期間が、同項の期間と通算して六月を超えることとなつてはならない。
- 6 第二項及び前項の期間を計算する場合においては、第一項の届出があつた日から起算して第二項の命令を発した日までの期間が含まれるものとする。
- 7 文化庁長官は、第一項の届出がなされなかつた場合においても、第二項及び第五項に規定する措置を執ることができる。
- 8 文化庁長官は、第二項の措置を執つた場合を除き、第一項の届出がなされた場合には、当該遺跡の保護上必要な指示をすることができる。前項の規定により第二項の措置を執つた場合を除き、第一項の届出がなされなかつたときも、同様とする。
- 9 第二項の命令によつて損失を受けた者に対しては、国は、その通常生ずべき損失を補償する。
- 10 前項の場合には、第四十一条第二項から第四項までの規定を準用する。

(国の機関等の遺跡の発見に関する特例)

第九十七条 国の機関等が前条第一項に規定する発見をしたときは、同条の規定を適用しないものとし、第九十二条第一項又は第九十九条第一項の規定による調査に当たつて発見した場合を除き、その現状を変更することなく、遅滞なく、その旨を文化庁長官に通知しなければならない。ただし、非常災害のために必要な応急措置を執る場合は、その限度において、その現状を変更することを妨げない。

- 2 文化庁長官は、前項の通知を受けた場合において、当該通知に係る遺跡が重要なものであり、かつ、その保護のため調査を行う必要があると認めるときは、当該国の機関等に対し、その調査、保存等について協議を求めるべき旨の通知をすることができる。
- 3 前項の通知を受けた国の機関等は、文化庁長官に協議しなければならない。
- 4 文化庁長官は、前二項の場合を除き、第一項の通知があつた場合において、当該遺跡の保護上必要な勧告をすることができる。
- 5 前各項の場合には、第九十四条第五項の規定を準用する。



(地方公共団体による発掘の施行)

第九十九条 地方公共団体は、文化庁長官が前条第一項の規定により発掘を施行するものを除き、埋蔵文化財について調査する必要があると認めるときは、埋蔵文化財を包蔵すると認められる土地の発掘を施行することができる。

2 地方公共団体は、前項の発掘に関し、事業者に対し協力を求めることができる。

3 文化庁長官は、地方公共団体に対し、第一項の発掘に関し必要な指導及び助言をすることができる。

4 国は、地方公共団体に対し、第一項の発掘に要する経費の一部を補助することができる。

(4) 埋蔵文化財に関する提出書類等一覧

表 1-10 提出書類等一覧

手続きを必要とする場合	根拠	提出書類	様式	提出期限	提出先	書類の流れ	備考
埋蔵文化財の調査のための発掘するとき	法57条	埋蔵文化財の発掘調査について(届出)	第1号様式	30日	県教育委員会	届出者→(市町村教委)→県教委	
土木工事等により埋蔵文化財包蔵地を発掘するとき(国・県・市町村等以外)	法57条-2	周知の埋蔵文化財包蔵地における土木工事等について(届出)	第2号様式の1	60日	県教育委員会	届出者→(市町村教委)→(県教委)	
土木工事により埋蔵文化財包蔵地を発掘するとき(国・県・市町村等)	法57条-3	周知の埋蔵文化財包蔵地における土木工事等について(通知)	第2号様式の2	あらかじめ	県教育委員会	届出者→(市町村教委)→(県教委)	
遺跡を発見したとき(国・県・市町村等)	法57条-5	遺跡の発見について(届出)	第3号様式の1	遅滞なく	県教育委員会	届出者→(市町村教委)→(県教委)	
遺跡を発見したとき(国・県・市町村等以外)	法57条-6	遺跡の発見について(通知)	第3号様式の2	遅滞なく	県教育委員会	届出者→(市町村教委)→(県教委)	
教育委員会が発掘調査を実施し終了したとき	(法58条-2)	発掘調査実施報告書	第4号様式	7日以内	県教育委員会	市町村教委→県教委(埋文センター)→文化財課	
遺物を発見したとき(県・鹿児島市以外)	法59条-2	埋蔵文化財の発見について(通知)	第5号様式	7日以内	警察署長	県教委・鹿児島市教委→警察署長	
遺物を発見したとき(県・鹿児島市以外)	遺失物法1条	埋蔵物発見届	第6号様式	7日以内	警察署長	発見者(市町村教委等)→警察署長	写真添付
発見者等が譲与申請をするとき(添付資料)	文化庁次長通知H9.8.13	出土文化財の保存・活用について(通知)	第7号様式			発見者等(市町村教委等)→県教委	権利放棄をしている場合は不要
遺物を保管するとき	文化庁次長通知H9.8.13	埋蔵文化財保管証(遺物写真添付)	第8号様式	速やかに	県教育委員会	調査主体者(市町村教委等)→県教委	遺物写真を貼付すること
物品(県保有出土品)を借り受けるとき	文化庁次長通知H9.8.13	物品(県保有出土品)借受申請書	第9号様式		県教育委員会	市町村教委→県教委	
文化財の譲与を受けようとするとき	法64条-2	出土文化財譲与申請書	第10号様式		県教育委員会	申請者(市町村教委等)→県教委	
調査報告書を刊行したとき		発掘調査報告書		6ヶ月以内	県教育委員会	市町村教委→県教委(埋文センター)→文化財課	
調査報告書が6ヶ月以内に刊行できないとき等		概要報告書		6ヶ月以内	県教育委員会	市町村教委→県教委(埋文センター)→文化財課	事業者との協議に必要な場合、速やかに

### 1-9-7 土壤汚染対策法に基づく土地の形質変更の届出

#### (1) 届出が必要な行為等

一定規模以上の土地の形質の変更（掘削・盛土）の合計面積が 3,000 m<sup>2</sup>以上の行為）をしようとする者は、着手する日の 30 日前までに形質変更の場所、着手予定日などを届けなくてはならない。（土壤汚染対策法第 4 条第 1 項）

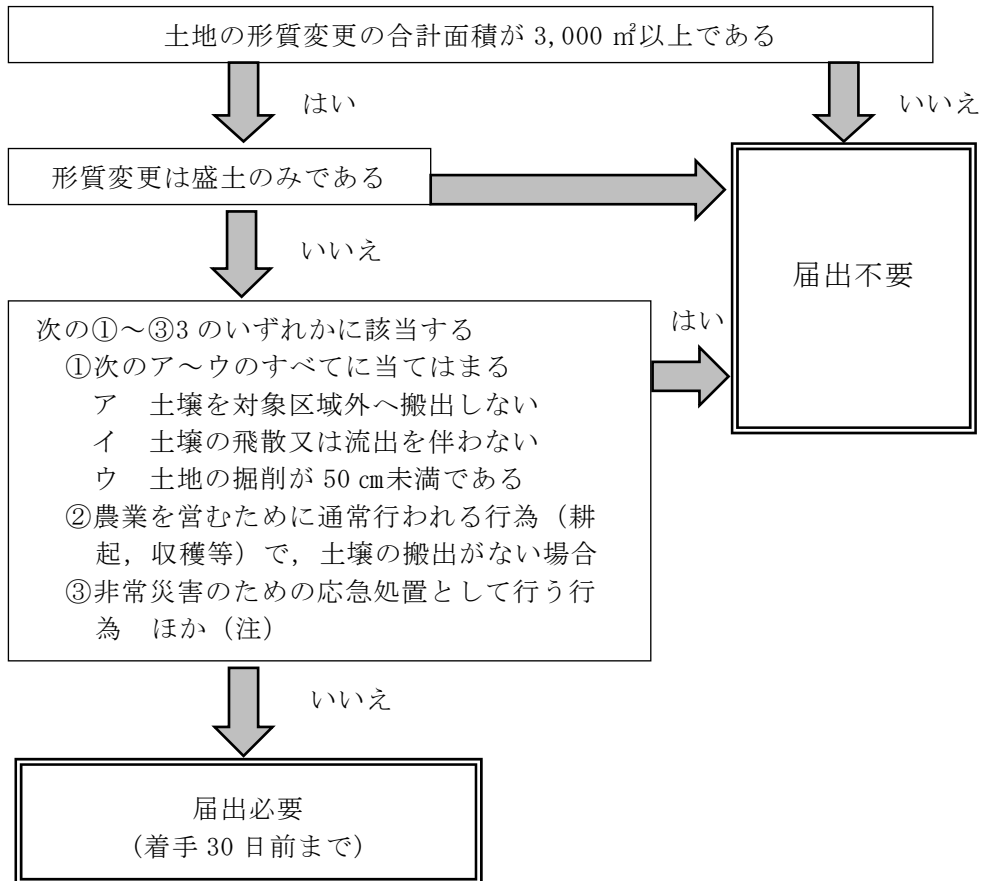


表 1-11 届出の対象になる行為例

行為等	備考
開墾，土地造成， 土木工事，建築工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同一目的の下に行われる事業で時期や場所が異なる場合でも，まとめて一つの土地の形質変更とみなし，全体計画の面積を合計して 3,000 m<sup>2</sup>以上あるかないかを判断する。</li> <li>・国，地方公共団体等が発注する道路建設，ほ場整備などの公共工事も対象となる。</li> </ul>
建物等の解体工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体と併せて周辺の駐車場などの舗装を剥がす行為も掘削に該当するので，面積に合計する。</li> <li>・上屋のみの解体は土地の形質変更には該当しない。</li> </ul>
樹木の伐根	<ul style="list-style-type: none"> <li>・根を除去する行為は，掘削に該当する。</li> </ul>
砂採取	<ul style="list-style-type: none"> <li>・採取する容積でなく，採取する土地の面積で判断する。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光パネル，フェンス，電柱などの基礎を埋設する行為も掘削となる。</li> </ul>

(2) 届出義務者

届出をする者は、工事に関する計画の内容を決定する土地所有者になることから、一般的には請負者ではなく、発注者が該当する。

(3) 土壌汚染のおそれがある場合

届出のあった土地に土壌汚染のおそれがある場合は、調査命令が発出され土壌汚染状況調査をすることとなり、工事の着手が遅れる可能性がある。

(4) 届出をしなかった場合

届出をしなかったり、虚偽の届出をした場合は3か月以下の懲役又は30万円以下の罰金に処せられる。

(5) 届出先

対象地	届出窓口	備考
鹿児島市以外	鹿児島市鴨池新町10番1号 鹿児島県環境保全課 TEL 099-286-2629 FAX 099-286-5548	県HP（要領、様式、記載例等）
鹿児島市	鹿児島市山下町11番1号 鹿児島市環境保全課 TEL 099-216-1297 FAX 099-216-1292	市HP（様式、記載例等）

## 2 幾何構造設計

### 2-1 幾何構造設計一般

道路の構造に関する設計は、道路構造令に示す各規定を満足するよう設計するものとする。なお、本手引きにおいてその運用方法等を示したものについては、特に問題のない限りこれによること。

#### 2-1-1 道路構造令の趣旨と目的

道路の構造の原則は、道路法第29条で、「当該道路の存する地域の地形、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なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない。」と規定されている。

したがって道路の構造は、その道路の機能と自然的外部的諸条件に応じて具体的に決定する必要がある。道路構造令は、この具体的な決定にあたって遵守しなければならない国道等の構造に関する一般的技術的基準を定めたものであるとともに、地方道の構造の一般的技術基準（設計車両、建築限界及び橋等の設計自動車荷重に係るもの（以下、「設計車両等」という。）に限る）、条例で地方道の構造の一般的技術的基準（設計車両等を除く）を定める場合に参酌すべき基準（以下、「地方道の参酌基準」という。）を定めたものである。

道路構造令で規定している道路の構造とは、主として、道路の幅員、建築限界、線形、視距、交差または接続等の構造であり、道路構造の最も重要な要素を包含するものである。

道路の構造は、道路の最も重要な要素の一つであって、道路法第30条では、国道等及び地方道（設計車両等に限る）の構造の技術的基準については政令で定めるよう規定しており、道路構造令はこの趣旨に沿って制定された政令である。

このように道路構造に関する技術的基準を政令で定める理由は、

- (1) 交通の安全性・円滑性を担保する観点から、設計車両、建築限界、橋等の設計自動車荷重の全国的な統一を図る必要があること
- (2) 国道等は、全国的な幹線道路網を構成し、都道府県庁所在地や政治・経済・文化上特に重要な都市を連絡する道として位置づけられていることから、国道等の構造については全国的な統一を図る必要があること
- (3) 道路構造は交通との関係が密接であり、特に車両の規格との間の調整を図る必要があること
- (4) 道路は、公共施設として、土地収用法を適用することが可能であり、また、道路の損壊等には罰則が適用されるなどの国民の権利利益を制約することがあるため、構造面からも道路の範囲を明確にしておく必要があることなどである。

## 2-1-2 道路構造令の適用範囲

道路構造令は、道路を新設し、または改築する場合に適用される。したがって新設または改築以外の工事、例えば修繕または災害復旧工事等の場合には、道路構造令の規定によらない工事を行うことは差し支えなく、また、道路構造令の規定に適合していない道路をそのまま存置することも道路構造令の規定には抵触しない。

しかし道路構造令は、道路管理者の計画とは別に、他の工事により受動的に道路工事を行う場合および道路管理者以外の者が道路工事を行う場合には適用される。

他の工事によって生じた道路工事とは、例えば、上級道路の工事によって生じた下級道路の工事あるいは、鉄道、河川、ダム等の工事によって生じた道路工事等であるが、このような場合には、原因のいかんにかかわらず道路の改築工事に該当し、したがって、改良する国道等の構造は道路構造令に適合したものでなければならない。ただし、これらについては、附帯工事等の特例についての規定も設けられており、費用負担の問題と併せて、それぞれのケースごとに検討する必要がある。

また、道路工事は通常、一路線の道路を数個の区間に分割して行われ、一区間についての工事は、当該道路全体の建設または改築ということになるが、道路構造令の適用される範囲は、一路線全体ではなく、当該区間単位であることは言うまでもない。さらに、道路の一定区間についてバイパスを建設する場合には、バイパスは当該区間の一部を構成するものであるが、道路構造令は当該区間全体には適用されず、バイパス部分にのみ適用されることとなる。

## 2-1-3 一般的技術基準の意味

道路構造令は、国道等の構造に関する一般的技術的基準である。

一般的技術的基準とは、国道等の通常の機能を確保し、通常の自然的・外部的条件に対応する技術的基準ということである。

道路の構造は、路線の性格、区間の交通状況等により決定される道路の機能と、そのおかれている自然的・外的条件により多種多様なものであるから、これらをすべて道路構造令で規定しようとする膨大なものとなり、技術の進歩や交通の状況の変化により時日を待たずに変更しなければならなくなる。

また、あまり細部の専門技術的な内容のものは、このような政令の規定事項としてはそぐわないものであろう。このような点を考慮して、道路構造令に定める技術基準は根幹的なもの、一般的なもの、行政上から規定の必要なものなどにとどめたものである。

したがって特殊な車両の通行を目的とする道路のように一般的道路利用とは異なる機能を必要とするもの、超大規模橋梁や特に急峻な山岳部に建設される道路などのように通常の自然的・外部的条件とは異なる条件のもとにあるもので、構造基準のすべてをそのまま適用することができない場合には、その構造について個別に検討していく必要がある。

## 2-1-4 道路構造令の地方道への適用

道路構造令第4条から第40条までの規定は、国道等の構造の一般的術基準であるとして規定されているが、同時に、地方道の構造の一般的技術基準（設計車両等に限る）及び地方道の参酌基準としても機能している。これらの規定を地方道に適用する場合には、所要の読み替えが必要であることに留意する必要がある。

## 2-1-5 地方自治体における道路構造基準について

都道府県道及び市町村道については、設計車両、建築限界、橋・高架等の設計荷重を除き、道路構造令を参酌して当該道路の管理者である地方自治体が条例で定めている。

本県においては、

### (1) 県道の構造の技術的基準等を定める条例

（鹿児島県条例第 61 号：平成 24 年 12 月 25 日公布）

### (2) 移動等円滑化のために必要な県道の構造に関する基準を定める条例

（鹿児島県条例第 63 号：平成 24 年 12 月 25 日公布）

により道路構造基準を定めている。

### (1) 県道の構造の技術的基準を定める条例の説明

表 2-1 地域主権改革推進一括法案における道路構造令の取扱い

	国	地方公共団体（県道・市町村道）
	道路法第30条	
従前	【第1項, 第2項（道路構造令）】 ・道路の構造の技術的基準 幅員, 線形（曲線半径等） 支距, 勾配 等	【第1項, 第2項（道路構造令）】 ・道路構造令に基づき, 道路整備を実施 （必要に応じて柔軟規定を活用）
現在	【第1項（道路構造令）】 ・高速自動車国道・一般国道の道路の構造の技術的基準 ・県道・市町村道については, 道路構造令を参酌して, <u>条例により基準を定める。</u> （交通の安全性・円滑性を担保するための必要な項目※を除く曲線半径等）	【第1項（道路構造令）】 ・設計車両, 建築限界, 橋・高架の道路等の設計荷重については道路構造令の基準 ・ <u>その他の事項については, 条例により定めた基準</u> に基づき, 道路整備を実施

※交通の安全性・円滑性を担保するための必要な項目

① 設計車両, 建築限界, ② 橋, 高架の道路等の荷重条件

### (2) 道路構造令の法律における位置付け

① 道路法第 29 条により, 道路の構造は, 通常の衝撃に対して安全で, 安全かつ円滑な交通を確保できるものでなければならないことが原則とされている。

② 道路法第 29 条の道路の構造の原則に即して, 法第 30 条第 1 項及び第 2 項により, 道路を新設し, 又は改築する場合における道路の最小限保持すべき一般的技術的基準として道路構造令が規定されている。

③ (道路の構造の基準)

第 30 条 高速自動車国道及び国道の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

1 通行する自動車の種類に関する事項 2 幅員 3 建築限界 4 線形 5 視距 6 勾配 7 路面 8 排水施設 9 交差又は接続 10 待避所 11 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設 12 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度 13 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項

2 都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（第一項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）は、政令で定める。

3 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

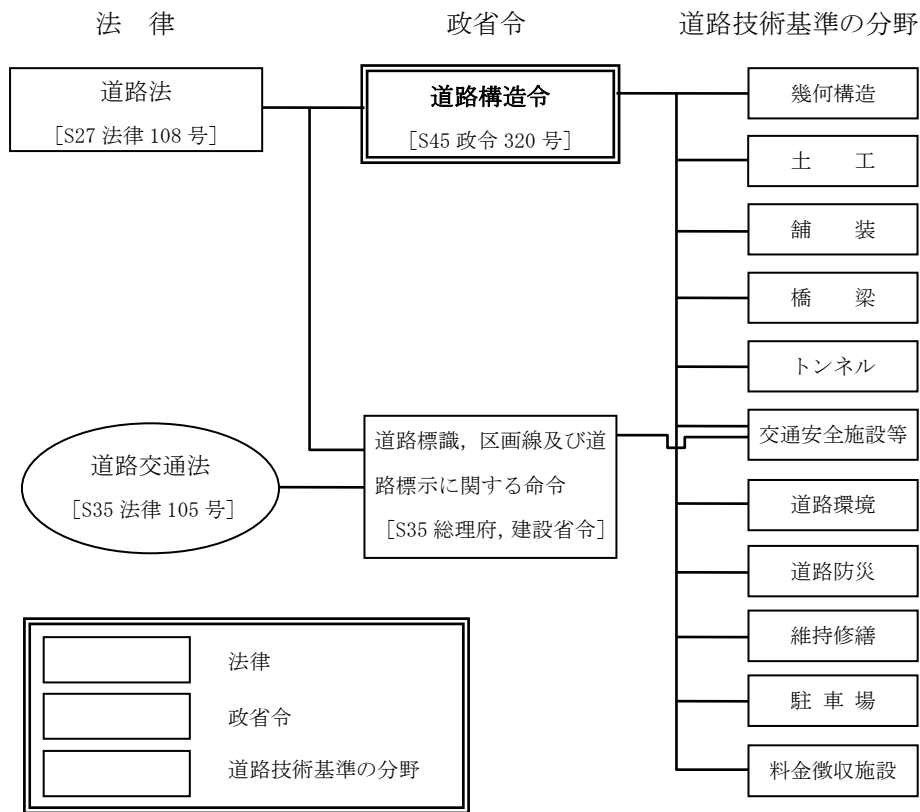


図 2 - 1 道路構造令の法律における位置づけ

(3) 県道の構造の技術的基準等を定める条例の概要

① 根拠法令

- ・ 道路法第 30 条関係， 道路法第 48 条の 3 関係

⇒道路の構造の一般的な技術的基準を条例により定める。



② 条例の適用範囲

- ・鹿児島県が管理している「県道」のみが条例の対象

③ 条例に定める項目

- ・設計速度，横断面の構成（幅員等），線形，視距及び勾配，路面及び排水施設，交差又は接続，交通安全施設 等

(4) 県独自基準

① 車線数

本県の交通特性を踏まえ、『大型車混入率が低い第3種の道路について、道路構造令第5条第2項に規定する設計基準交通量に1.2を乗じた値を設計基準交通量とする。』

県道の構造の技術的基準を定める条例 (H24. 12. 25)

表 2-2 第3種道路における設計基準交通量（例）

道路種別	現行基準	県独自基準
第3種第2級	9,000台/日	10,800台/日
第3種第3級	8,000台/日	9,600台/日

② 歩道の幅員

歩道については，自動車や自転車，歩行者等の交通量，沿道状況などにより個別の箇所毎に判断し，より経済的で地域の実情に合った幅員で整備が行えるよう最低値の基準を廃止。

③ その他

ア 一律の数値基準を廃止

自転車道，自転車歩行者道，植樹帯，待機所，自転車専用道路，自転車歩行者道路，歩行者専用道路についても一律の数値基準を廃止。

イ 積雪地域，防雪施設等の記述を削除

県内には，積雪地域に該当する地域がなく，条例での記述は不要なことから削除。

## 2-2 道路構造に関する基本的考え方

### 2-2-1 多様な機能の重視

道路の計画・設計は、従来の自動車交通を中心とした考え方から、子供から高齢者までを含む様々な利用者の通行・アクセス・滞留の機能や、公共空間としての機能など、道路の多様な機能を重視した考え方に転換しなければならない。

したがって、道路構造の決定にあたっては、多様な機能を持つ道路ネットワークを体系的に整備するために、自動車の交通機能に加えて、歩行者・自転車の交通機能および空間機能も重視することが必要である。

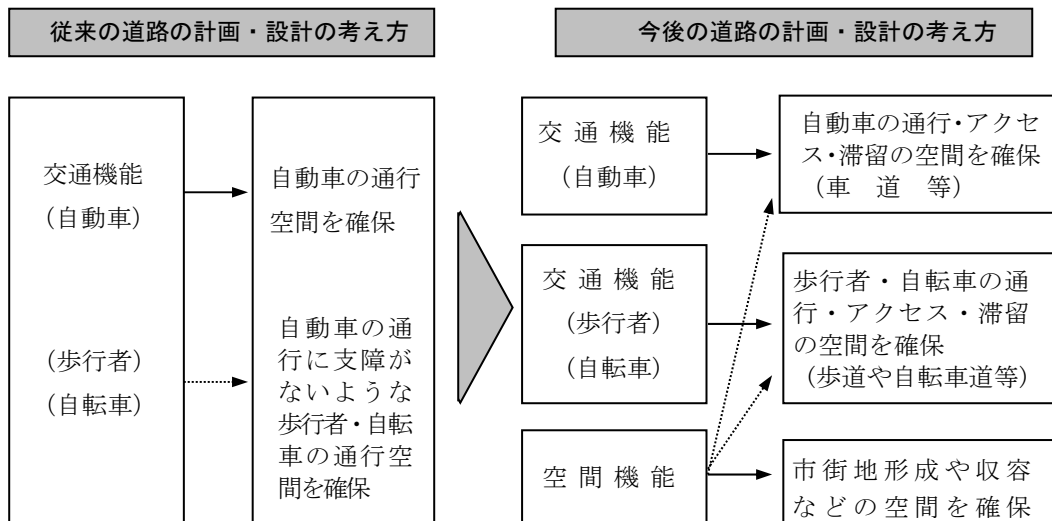
#### (1) 道路の計画・設計の考え方の転換

従来の道路の計画・設計は、高度経済成長や車社会の急速な進展を背景に、主に自動車の交通量に基づいて「自動車の通行」と「自動車の通行に支障がないような歩行者・自転車の通行」の空間を確保するという考え方のもとで整備されたため、歩行者・自転車の利用や公共空間としての役割については必ずしも十分な対応がなされていなかった。

しかし、国民のニーズは多様化し、社会・経済状況も大きく変化するなかで、様々なニーズに的確に対応するには、道路利用者にとっての必要性を第一に考え、道路の持つ多様な役割と機能を十分考慮して、道路を計画・設計しなければならない。

#### (2) 多様な機能を重視した道路の計画・設計

今後の道路の計画・設計においては、子供から高齢者までを含む様々な利用者の通行、アクセスあるいは滞留といった交通機能、さらに市街地形成、防災空間、環境空間、収容空間といった空間機能など、道路の持つ多様な機能を考慮して、当該道路の特性から必要とされる機能について、総合的に検討することが重要である（図2-2）。



注) 道路の総幅員により、空間機能を確保すべき場合がある。

図2-2 道路の計画・設計の考え方

## 2-2-2 地域に応じた弾力的な基準の運用

道路を計画・設計する場合には、地域の状況を踏まえて、当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用することが重要である。このため、道路構造に関する基準を全国画一的に運用するのではなく、地域の状況に応じて道路に求められる機能を勘案し、地域の裁量に基づき弾力的に運用すべきである。

### (1) 地域の状況から重視すべき機能を明確化

道路を計画・設計する場合には、地域住民・道路利用者のニーズによる様々な価値判断や急峻な地形、自然環境、積雪寒冷等気象などの制約条件について考慮する必要がある。このため、道路の特性と地域の実状を考慮して、多様な道路の機能のうち当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用することが重要である。

### (2) 地域に必要な機能を確保できるように基準を運用

地域に適した道路構造を採用するには、従来のように道路構造令に規定されている最低値や標準値をそのまま適用して全国一律の道路構造とするのではなく、個々の道路について道路の特性や地域のニーズ、種々の制約等を勘案し、地域にとって必要な道路の機能に応じた道路構造を検討することが重要である。その際には、道路構造令の趣旨を踏まえ、地域の裁量に基づき、その基準を弾力的に運用すべきである。

地域の実状に応じた道路構造を採用し、地域にとって必要十分な道路整備を行うことで、費用に対し高い整備効果を得ることが可能となる。

## 2-3 道路の計画・設計の手順

多様な機能を重視して道路を計画・設計するには、道路の特性に応じて必要な道路の機能と、その機能の確保に必要な道路構造について、総合的に判断することが重要である。

### 2-3-1 道路構造決定の流れ

道路構造の決定にあたっては、多様な機能を十分考慮し、地域の状況に応じて必要とする機能に対応した道路構造とすることが重要である。

基本となる道路構造の決定の流れは図2-3とおおりである。

#### (1) 道路の特性に応じた必要な道路の機能の明確化

地域特性、交通特性、ネットワーク特性といった道路の特性を考慮して、それぞれの道路で必要とされる自動車、歩行者、自転車の通行機能、アクセス機能、滞留機能および市街地形成や環境空間などの空間機能を明らかにする。その際には、道路の機能が発揮されることによって道路利用者などに提供されるサービスの観点から考える。

#### (2) 機能確保のための道路構造の決定

当該道路において、必要とされる機能が確保できる道路構造について検討し、さらに、各種の制約や経済性、整備の緊急性、道路利用者等のニーズなど地域の実状を踏まえて、適切な道路構造を総合的に判断する。その際には、地域の裁量に基づき必要に応じて道路構造令を弾力的に運用する。

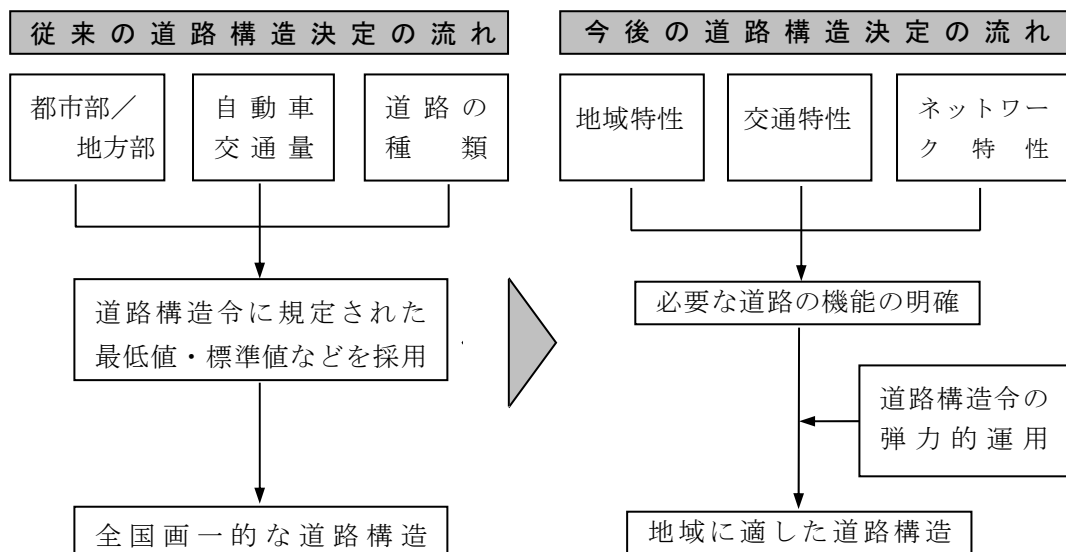


図 2-3 道路構造決定の流れ

### 2-3-2 道路の特性に応じた必要な道路の機能の明確化

道路の特性には地域特性、交通特性、ネットワーク特性がある。個々の道路において、これらの道路の特性を十分考慮して、どのような機能を確保すべきかについて検討する必要がある。このとき、道路の機能を阻害する交通事故、災害、積雪等の要因や、自動車交通による環境問題等の外部不経済についても明らかにしておくといふ。

道路の特性に応じた道路の機能の考え方は次のとおりである。

#### (1) 地域特性

地域特性とは、沿道土地利用や気象条件、地形といった地勢や風土、地域の歴史・文化、環境や福祉、災害、公共交通機関、ライフライン（情報通信施設、上下水道等）、景観、まちづくりに関わる現状や計画などである。

これら地域特性に応じて、市街地形成や防災、環境保全、収容などの空間機能、山間部の地形や冬期の気象を考慮した通行などの交通機能のなかから、必要な機能について検討する。

#### (2) 交通特性

交通特性とは、自動車、歩行者、自転車の各々の交通量および自動車の車種、トリップ長、交通量の変動特性、速度分布や、高齢者・身体障害者等歩行者の属性、並んで歩く、休憩等歩行者の利用形態などである。

このような交通特性を考慮して、自動車、歩行者、自転車各々に対して必要な通行・アクセス・滞留のための機能について検討する。

#### (3) ネットワーク特性

ネットワーク特性とは、全国や広域、都市内における当該道路の「ネットワーク上の位置づけ」である。

自動車の道路ネットワークに関する計画として、広域道路整備基本計画、都市計画マスタープランなどがあり、これらの計画において、広域的な交通を担う主要幹線道路から地区内交通を担う区画道路に至る段階構成のなか

の位置づけや、どのような地域や拠点を連絡する道路なのかなどといった位置づけがなされている。

また、歩行者や自転車の通行空間のネットワークに関する計画として、高齢者・身体障害者等の移動円滑化基本構想や自転車利用空間のネットワーク計画などがあり、これら計画において安全・便利な歩行者や自転車の通行空間を確保すべき道路などが位置づけられている。

以上のような当該道路についてのネットワーク上の位置づけを踏まえ、自動車や歩行者、自転車の通行・アクセス・滞留機能のうち、それぞれをどの程度重視するのかについて検討する。

### 2-3-3 機能確保のための道路構造の決定

一般的には当該道路に必要な道路の機能すべてを満足する道路構造とすることが望ましいが、これが難しい場合には、重視すべき機能について、機能相互の重要性を総合的な判断から調整し、採用すべき道路構造を検討する必要がある。

特に、道路の一義的な機能である交通機能相互の重要性に応じて表2-1に示す道路の分類を参考にして、当該道路をどのような道路とするのか（道路の性格）について明確にすることが重要である。

道路の計画・設計に際し、道路の機能相互の調整が必要な場合には、以上のような道路の性格を基本として必要な機能について検討する。

表2-1 道路の分類と重視する交通機能の対応例

道路の分類		重視する交通機能					
		自動車の交通機能			歩行者等の交通機能		
		通行	アクセス	滞留	通行	アクセス	滞留
自動車専用道路	自動車の通行機能に特化し、完全に出入制限された道路 (高規格幹線道路など)	◎	×	×	×	×	×
自動車の通行機能を重視する道路	自動車の通行機能を重視し、部分的に出入制限された道路 (地域高規格道路など)	◎	△	△	△	△	△
多機能道路	自動車の通行機能だけでなく、アクセスや滞留機能、歩行者等の交通機能も兼ね備えた道路 (都市内の幹線道路など)	○	○	○	○	○	○
歩行者等の交通機能を重視する道路	自動車の通行機能よりも歩行者等の交通機能を重視した道路 (歩車共存道路、コミュニティ道路など)	△	○	○	◎	◎	◎
歩行者専用道路 自転車専用道路	自動車が通行しない歩行者、自転車のための道路	×	×	×	◎	◎	◎

凡例 ◎：機能を重視する，機能を優先する      ○：機能がある  
 △：機能が小さい，機能が制限される      ×：機能を有しない

注)「新時代の道の姿を求めて」(平成6年11月道路審議会答申)をもとに作成

## 2-4 道路構造令の運用の考え方

地域の状況を勘案しつつ、必要な道路の機能を確保した道路構造を採用するため、必要に応じて道路構造令の規定を弾力的に運用すべきである。

### 2-4-1 諸規定の性格

道路構造の基準は、全国一律に定めるべきものから、地域の状況に応じて運用すべきものまで様々であることから、道路構造令の規定はある程度の運用幅を想定したものとなっている。具体的には、基本となる規定として、最低値を定め、それ以上の値を採用できる規定、標準とする値を定め、その前後の値を採用できる規定があり、さらに、やむを得ない場合に採用できる特例規定がある。したがって、道路構造の決定にあたっては、このような規定を弾力的に運用することが可能である（表2-3）。

なお、特例規定については、その適用が長大トンネルや長大橋、特定の交通状況における場合などに限定される規定（中央帯、路肩など）や安全性の観点から安易に用いるべきではない規定（曲線半径など）があることに留意して、各規定の趣旨を理解して適用しなければならない。

表 2-3 道路構造令の基本となる規定と特例規定の例

項目	基本となる規定	特例規定	条項
道路区分	当該道路の存する地域や道路の種類および交通量により、定められた種級に区分する。	該当する級の1級下の級に区分できる。	第3条第1項 第3条第2項
設計車両	普通道路では、種級に応じて小型車、普通自動車、セミトレーラ連結車の通行を考慮する。	小型道路では、小型自動車等（長さ6m、幅2m、高さ2.8m）の通行のみを考慮する。	第4条第1項
車線	道路の区分に応じて定められた値とする。	第1種第1・2級、第3種第2級、第4種第1級の普通道路は、交通の状況により必要がある場合には基本となる規定の値に0.25m加えることができる。第1種第2・3級の小型道路、第2種第1級の道路は、基本となる規定の値から0.25m減じることができる。	第5条第4項
中央帯	第1・2種、第3種第1級は往復分離する。その他の4車線以上の道路は必要な場合は分離する。(第3・4種の2車線道路における分離を否定するものではない)	第1種の2車線道路では分離しないことができる。	第6条第1項 第6条第2項
	道路の区分に応じて定められた値以上とする。	特例値まで縮小できる。	第6条第4項
歩道	第4種（第4級を除く）の道路、歩行者の交通量の多い第3種の道路には、両側に歩道を設ける。	歩道は片側だけ、もしくは設けないことができる。	第11条第1項
	歩道の幅員は、歩行者交通量が多い道路では3.5m以上、その他の道路では2m以上とする。	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ことができる。	第11条第3項 第11条第5項
設計速度	道路の区分に応じて定められた値とする。	10~20 km/h 低い設計速度にすることができる。	第13条第1項
縦断勾配	道路の区分と設計速度に応じて定められた値以下とする。	特例値まで拡大できる。	第20条第1項
小区間改築		小区間改築を行う場合は、所定の規定によらなくてもよい（中央帯や歩道の幅員、曲線半径、縦断勾配等）	第38条

道路構造令の解説と運用  
(H27.6) P69

注) 特例規定は、地形の状況その他の特別の理由により、やむを得ない場合や交通の状況により必要がある場合などの規定

## 2-4-2 弾力的な運用の場面

道路構造令の基準を弾力的に運用する場面として、次のような場合が考えられる。

- (1) 道路構造令に示してある最低値等をそのまま通用するのではなく、地域の状況に応じた望ましい道路構造要素や値を適用し、よりニーズに合致した道路構造とする場合
- (2) 道路構造令の認める範囲において、地域の状況に応じて特例規定等を弾力的に運用することにより、より経済性を考慮した必要最低限の道路構造とする場合

## 2-4-3 本県における弾力的な運用(県道の構造の技術的基準等に関する条例)

- (1) 道路の構造の技術的基準(道路法第30条第3項関係)

- ① 車線数(道路構造令第5条第1項関係)

路線の交通特性(大型車混入率等)に応じた設計基準交通量の割増を可能とする規定を追加した。

⇒ 第3種道路にあって、大型車混入率が低い道路においては、設計基準交通量に1.2を乗じた値を設計基準交通量とし、2車線整備が可能な交通量の上限を拡大する。

(例：第3種第3級平地面部 8,000台/日 ⇒ 9,600台/日)

- ② 歩道の幅員等(道路構造令第11条第3項関係)

例えば、歩道の幅員については、設置する場合2m以上とされており、歩行者交通量の少ない通学路等においても2mを確保する必要があったが、地域の実情や歩行車数にあった整備が行えるよう(例えば、1m)最低値の規定を廃止した。

歩道のほか、自転車歩行者道、植樹帯等の幅員や退避所の相互間距離等についても地域の実情や交通状況を反映し効率的な整備が行えるよう、標準値などの数値基準を廃止した。

今回廃止した数値基準

自転車道、自転車歩行者道、車道の幅員に係る最低値等の廃止  
植樹帯の幅員に係る標準値等の廃止  
待避所に相互間距離及び長さに係る最低値の廃止  
自転車歩行者専用道路及び自転車歩行者専用道路の数値基準の廃止

- ③ 積雪地域、防雪施設等(道路構造令第11条の3、第16条、第25条、第33条関係)

県内には、防雪地域に該当する地域がなく、条例での記述は不要なことから、条例化に当たり削除した。

- (2) 立体交差とすることを要しない場合

道路法施行令に定める以外の例外規定を設けることにより、自動車専用道路の交通の安全と円滑性が阻害されるおそれがあることから、道路法施行令と同一の内容とする。



## 2-5 横断面の構成について

道路の横断面について規定する。なお、平面交差，立体交差（連結部を含む），登坂車線に関する横断構成で，別途規定があるものは，それによるものとする。

### 2-5-1 主な横断面構成要素の基本的な考え方

道路の横断面構成を検討する際には，それぞれの道路で必要とされる交通機能や空間機能に応じて，必要な横断面構成要素を組み合わせるものと，総幅員で確保すべきものの，双方の観点から幅員を検討するものとする。

道路の機能を考慮した横断面構成を検討する際の流れは図2-4に示すとおりである。

#### (1) 横断面構成要素とその幅員の検討

本来の目的である通行機能を確保するためには，道路の種類などのネットワーク特性や交通量などの交通特性に応じて通行機能の水準を設定し，これを確保できるように必要な横断面構成要素を組み合わせ，それぞれの構成要素に必要な幅員を検討する。また，沿道施設との出入りなどのアクセス機能や停車，立ち話などの滞留機能，さらに修景，緑化などの環境空間の一部を確保するためには，沿道状況などの地域特性に応じたサービス提供を考慮して，前述と同様に横断面構成要素の幅員を検討する。

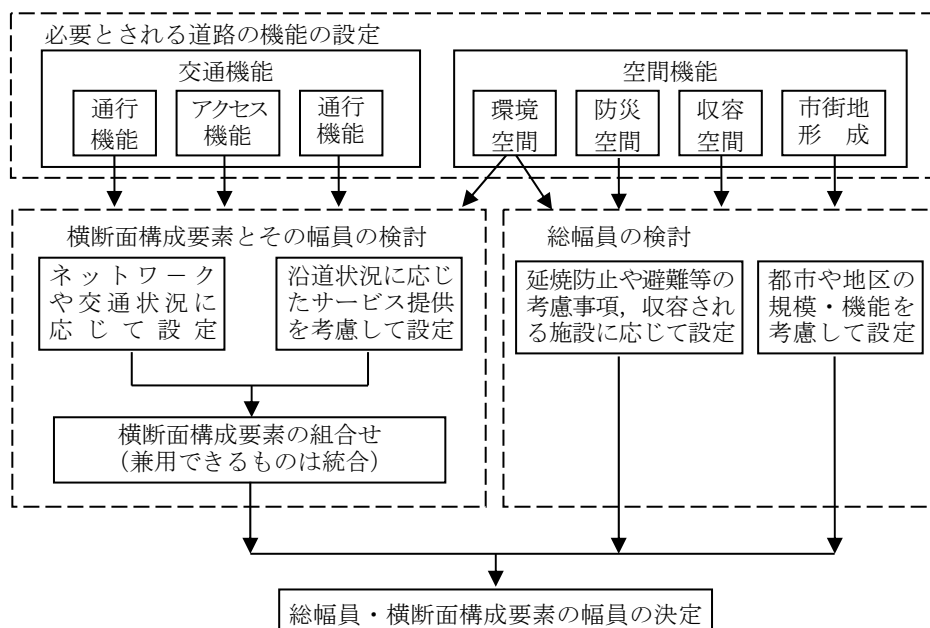


図2-4 道路の機能を考慮した横断面構成検討の流れ

一般的には通行，アクセス，滞留の三つの交通機能および修景，緑化など環境空間の一部は，それぞれの道路に必要な横断面構成要素の幅員を確保すればよく，総幅員はこれら構成要素の幅員の合計により決定される。

## (2) 総幅員の検討

延焼防止などの防災空間やライフラインなどの収容空間、さらに通風、採光などの環境空間の一部を確保するためには、それぞれの空間機能に応じて必要な総幅員を検討する。また、都市の骨格形成などの市街地形成のためには、都市や地区の規模、機能にふさわしい総幅員を検討する。そして、それぞれの道路に必要な空間機能が確保できるよう総幅員を各々の横断面積要素に割り振ればよい。

## (3) 総合的な判断による横断面構成の決定

道路の横断面構成は、**図 2-4**に示すように交通機能および環境空間機能の一部として必要な幅員に加えて、必要な空間機能が総幅員で確保できているか否かのチェックを行い、必要な道路の機能が確保できるように調整し、総合的に判断して総幅員と横断面構成要素の幅員を決定する必要がある。

既存道路の空間を再構築する場合には、限られた総幅員の中で必要な道路の機能が可能な限り確保できるよう重視すべき機能を踏まえて横断面構成要素の幅員を調整することが必要である。さらに、空間的制約などから必要な道路の機能が確保できない場合には、周辺道路との適切な役割分担を検討し、当該道路が受け持つべき機能について見直すことが必要である。

## 2-5-2 横断面の構成要素とその組み合わせ

横断面の構成要素は次のとおりである。

- ① 車道（車線等によって構成される道路の部分）
- ② 中央帯
- ③ 路肩
- ④ 停車帯（車道の一部）
- ⑤ 自転車道
- ⑥ 自転車歩行車道
- ⑦ 歩道
- ⑧ 植樹帯
- ⑨ 副道（車道の一部）
- ⑩ 軌道敷

### (1) 横断面構成要素

#### ① 車道（車線等によって構成される道路の部分）

車道は専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分であり、自動車の交通機能（通行、アクセス機能）に必要な空間である。道路の種類、交通量、設計速度などから車道の幅員および車線の数を決定する。

#### ② 中央帯

中央帯は車線の往復方向別の分離、車両の通行に必要な側方余裕の確保、右折車線の設置など自動車の交通機能（通行機能）に必要な空間であるとともに、市街地形成、防災、環境および収容の各空間機能を提供する空間でもある。道路の種類、交通量、道路の存する地域などからの交通機能に加えて、延焼防止、緑化、景観形成、交通施設収容などからの空間機能を考慮して中央帯の幅員を決定する。

### ③ 路肩

路肩は車両の通行に必要な側方余裕の確保、故障車の待避による事故と交通の混乱防止などを目的とする道路の部分であり、自動車の交通機能（通行機能、滞留機能）に必要な空間である。道路の種類、交通量、駐停車車両の種類などから路肩の幅員を決定する。

### ④ 停車帯

停車帯は車両の停車など自動車の交通機能（アクセス機能）に必要な空間であるとともに、市街地形成などの空間機能を提供する空間でもある。道路の種類、交通量、停車車両の種類などからの交通機能に加えて、沿道施設利用のための停車スペースの提供などからの空間機能を考慮して停車帯の幅員を決定する。

### ⑤ 歩道、自転車歩行者道および自転車道

歩道、自転車歩行者道および自転車道は、歩行者や自転車の通行、沿道施設へのアクセス、滞留など歩行者などの交通機能（通行機能、アクセス機能、滞留機能）に必要な空間であるとともに、市街地形成、防災、環境および収容の各空間機能を提供する空間でもある。道路の種類、交通量、通行状態などからの交通機能に加えて、避難路、採光、景観形成、ライフライン収容などからの空間機能を考慮して歩道、自転車歩行者道および自転車道の幅員を決定する。

### ⑥ 植樹帯

植樹帯は異種交通の分離による交通の安全性・快適性の向上など自動車・歩行者などの交通機能（通行機能）に必要な空間であるとともに、市街地形成、防災および環境の各空間機能を提供する空間でもある。道路の種類、地域区分などからの交通機能に加えて街並み形成、延焼防止、景観形成、生活環境保全などからの空間機能を考慮して植樹帯の幅員を決定する。

### ⑦ 副道

副道は沿道施設への乗入れなど自動車の交通機能（アクセス機能）に必要な空間であるとともに、市街地形成などの空間機能を提供する空間でもある。交通量、停車需要、大型車の通行などからの交通機能に加えて、地域開発や沿道施設利用のための停車スペースの提供などからの空間機能を考慮して副道の幅員を決定する。

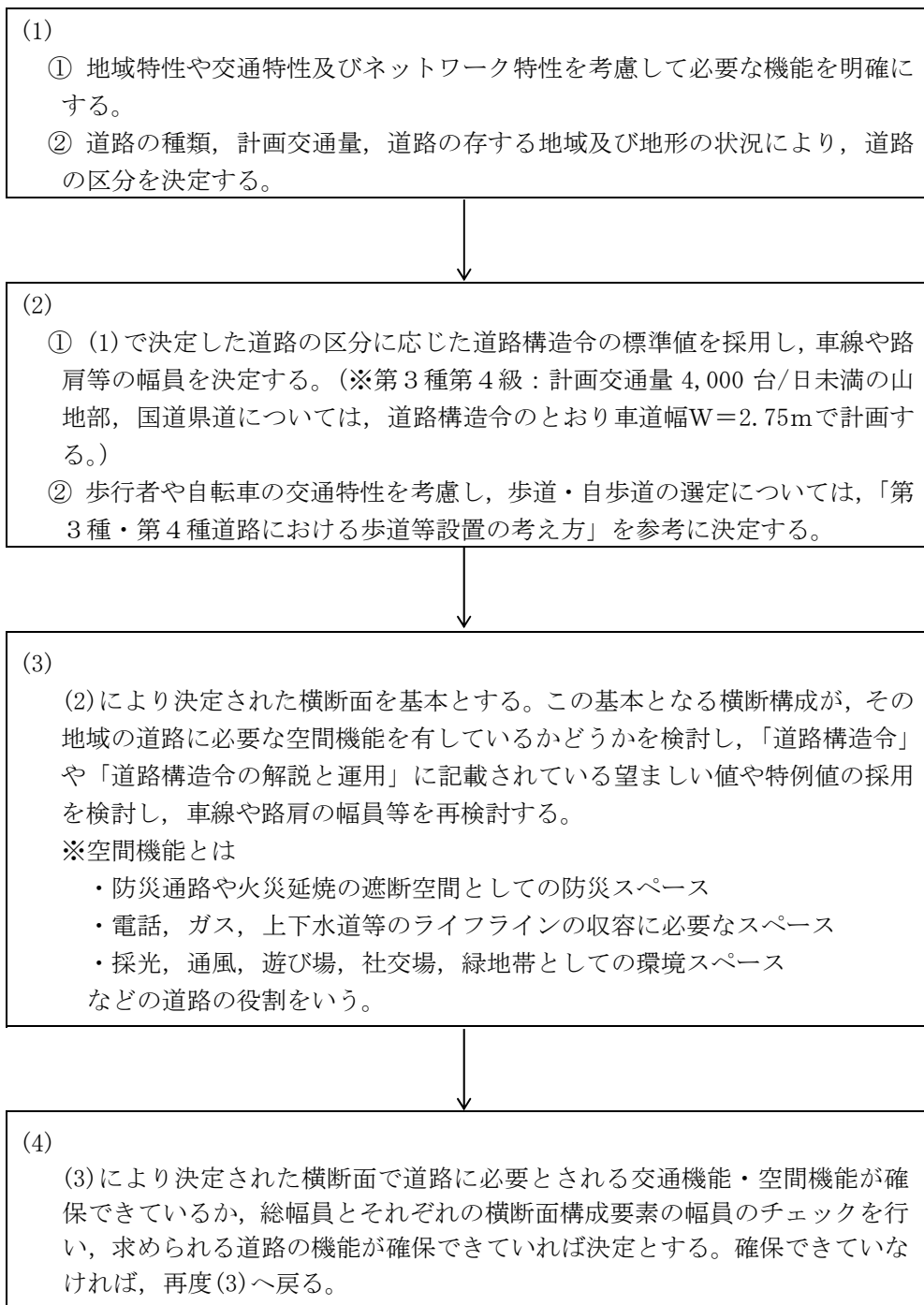
### ⑧ 軌道敷

軌道敷は専ら路面電車の通行の用に供することを目的とする道路の部分であり、路面電車の通行のために必要な空間である。軌道の単線、複線の別及び収容空間としての空間機能を考慮して軌道敷の幅員を決定する。

## (2) 縮小規定を適用する場合の留意事項

やむを得ず、各構成要素の幅員に縮小規定を適用する場合には、安全性や走行性に与える影響をできるだけ少なくするよう配慮すべきである。一般的には、中央帯、植樹帯、路肩および停車帯の中で、まず縮小を行い、更に縮小する必要がある場合のみ、車線にも縮小規定を適用するのが望ましい。自転車道、自転車歩行者道および歩道の縮小については、自転車や歩行者の交通を考え、車道部とは別途に判断しなければならない。

### 2-5-3 横断面決定の流れ



### 3 歩道の一般構造に関する基準

#### 3-1 総則

歩道の設置にあたっては、「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）」（バリアフリー新法）の趣旨を鑑み、各種関係法令や県条例、通知等の規定に基づき、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。

歩道整備に関する関係法令等は、以下のとおりである。

表 3-1 歩道整備に関する関係法令等

番号	関係法令等
①	道路構造令 (政令第 424 号 最終改正：H23.12.26)
②	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 (国土交通省令第 116 号 公布：H18.12.20)
③	歩道の一般的構造に関する基準等について (国土交通省 通知：H17.2.3)
④	鹿児島県福祉のまちづくり条例 (県条例第 18 号 最終改正：H16.3.26)
⑤	県道の構造の技術的基準等を定める条例 (県条例第 61 号 公布：H24.12.15)
⑥	移動等円滑化のために必要な県道の構造に関する基準を定める条例 (県条例第 63 号 公布：H24.12.15)

これまで鹿児島県が管理する道路の横断歩道接続部や歩道巻込部における縁石の段差は、バリアフリー新法（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）に基づく県条例（移動等円滑化のために必要な県道の構造に関する基準を定める条例：平成 25 年 4 月 1 日施行）において、車いす利用者などの円滑性を考慮し、視覚障害者に配慮しながら段を設けないものとする県独自の規定で整備してきたところである。

この本県独自の基準（段差 0 c m）により、歩道構造の改善または整備を進めるにあたっては、視覚障害者、車いす利用者等の意見を十分に反映した構造基準を策定する必要があり、検討委員会にて協議した結果、高齢者や障害者を含む全ての人々が、安全かつ安心して通行できる「人にやさしい道づくり」への取組みの推進を図るため、特定道路における県道のみではなく、特定道路に指定されていないすべての県管理道路に適用することとする。

【参考】

一鹿児島県条例第63号一

移動等円滑化のために必要な県道の構造に関する基準を定める条例

(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第9条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端と車道等の部分との間には段を設けないものとし、縁端付近に視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

- 2 前項の歩道等の部分は、車椅子を使用している者（以下「車椅子使用者」という。）が円滑に転回できる構造とするものとする。

一歩道の移動等円滑化整備ガイドライン一

2-1-6 横断歩道等に接続する歩道等の部分

(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第9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 前項の歩道に接続する歩道等の部分は、車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）が円滑に転回できる構造とするものとする。

(2) 望ましい縁端構造の採用

横断歩道に接続する歩道等の縁端の段差は、2cmを標準とするが、車いす使用者、高齢者等の安全かつ円滑な通行のためには、段差、高低差が無く、勾配が緩いものが望ましい。

一方、視覚障害者の安全かつ円滑な通行のためには、歩車道境界を認識する手がかりとして、ある程度の段差、高低差、勾配があるほうが望ましいなど、道路利用者の特性によって望ましい構造が異なるものである。

よって、縁端構造の検討にあたっては、2cmを標準とされていることを踏まえつつも、様々な道路利用者の意見を踏まえることが望ましい。

### 3-1-1 国道における整備方針

国道の歩道整備に関連する法令や条例等、主な構造基準は表3-2のとおりである。

表3-2 国道における歩道整備の選定

区分		直轄管理国道		県管理国道		備考
		特定道路※1	特定道路以外	特定道路※1	特定道路以外	
関係法令等	①道路構造令	○	○	○	○	
	②移動円滑化省令	○	○	○	○	
	③一般的構造基準	○	○	○	○	
	④福祉のまちづくり条例	○	○	○	○	
	⑤県道技術的基準条例	—	—	—	—	
	⑥移動円滑化条例	—	—	—	—	
各種構造基準等	自転車歩行者道幅員※4	歩行者多	4.0m以上			経過措置※2 1.5m以上
		上記以外	3.0m以上			
	歩道幅員※4	歩行者多	3.5m以上			
		上記以外	2.0m以上			
	縦断勾配	標準	5%			
		やむを得ない場合	8%			
	横断勾配	透水性舗装等※3の場合	1%	2% (標準) (ただし、特定道路の基準に適合するよう努める)	1%	2% (標準) (ただし、特定道路の基準に適合するよう努める)
		上記以外及びやむを得ない場合	2%		2%	
段差		2 cm			0 cm	

○：対象，—：対象外

注) ※1：「特定道路」とは、バリアフリー新法施行令第2条において「法第2条第9号の政令で定める道路は、生活関連経路を構成する道路法によ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その路線及び区間を指定したものとしており、鹿児島県内では鹿児島市の一部のみが対象である。（図3-1）

※2：「経過措置」とは、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適用する。

※3：「透水性舗装等」とは、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造をいう。

※4：特定道路については「有効幅員」とする。

### 3-1-2 県道における整備方針

県道の歩道整備に関連する法令や条例等、主な構造基準は表3-3のとおりである。

表3-3 県道における歩道整備の選定

区分		県道		備考	
		特定道路※ <sup>1</sup>	特定道路以外		
関係法令等	①道路構造令	—	—		
	②移動円滑化省令	—	—		
	③一般的構造基準	○	○		
	④福祉のまちづくり条例	—	—		
	⑤県道技術的基準条例	○	○		
	⑥移動円滑化条例	○	○		
各種構造基準等	自転車歩行者道幅員	歩行者多	4.0m以上	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こと。 (ただし、特定道路の基準に適合するよう努める)	経過措置※ <sup>2</sup> 1.5m以上
		上記以外	3.0m以上		
	歩道員	歩行者多	3.5m以上	当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めること。 (ただし、特定道路の基準に適合するよう努める)	
		上記以外	2.0m以上		
	縦勾配	標準	5%		
		やむを得ない場合	8%		
	横勾配	透水性舗装等※ <sup>3</sup> の場合	1%	2% (標準) (ただし、特定道路の基準に適合するよう努める)	
		上記以外及びやむを得ない場合	2%		
	段差		0cm		

○：対象，—：対象外

注) ※1：「特定道路」とは、バリアフリー新法施行令第2条において「法第2条第9号の政令で定める道路は、生活関連経路を構成する道路法によ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その路線及び区間を指定したものとしており、鹿児島県内では鹿児島市の一部のみが対象である。(図3-1)

※2：「経過措置」とは、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適用する。

※3：「透水性舗装等」とは、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造をいう。





図3-1 特定道路計画図

### 3-2 歩道の構造

#### (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。

ただし、状況等を勘案し、この他の形式が有利な場合はこの限りではないが、バリアフリー化を推進すること。

##### 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とすることを原則として、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、20cmを標準とする。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、並木又は柵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。

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。

ア 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。

イ 歩道の横断勾配は、雨水等の適切な排水を勘案して、2%（特定道路にあたっては1%）を標準とする。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25 cm以下とする。

(3) その他留意事項

ア 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必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

なお、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、主務課と協議すること。

イ 歩道等の有効幅員の考え方は、国道は道路構造令、県道は県条例によるものとし、路上施設帯については原則設置し、**図3-2**を参考とすること。

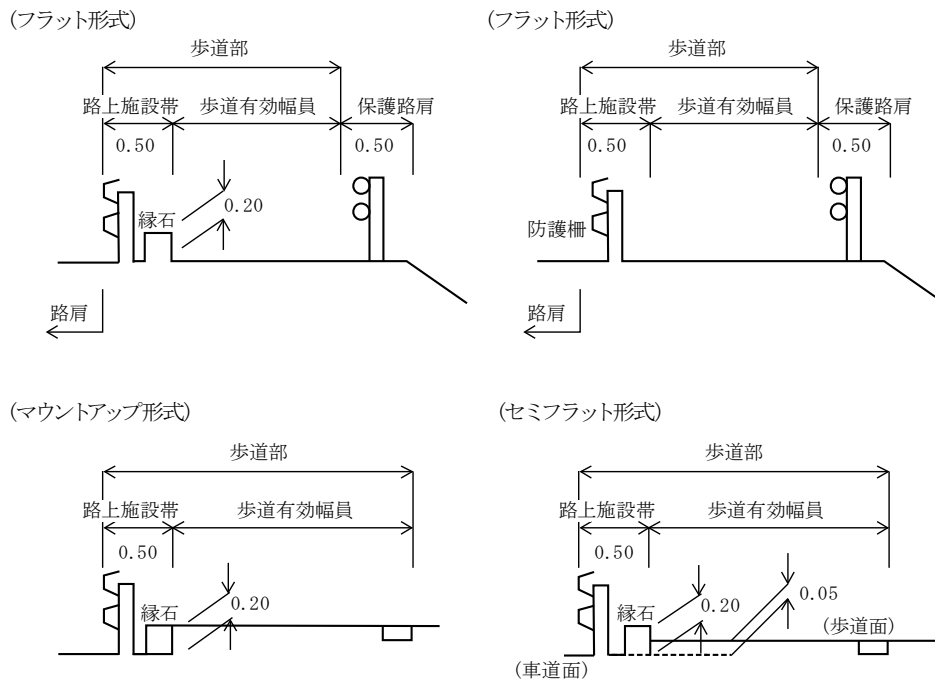


図3-2 路上施設帯の設置例

### 3-3 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

歩道と車道との間には段を設けないものとし、縁端付近に視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。なお、歩道等の部分は、車椅子を使用している者が円滑に転回できる構造とするものとする。

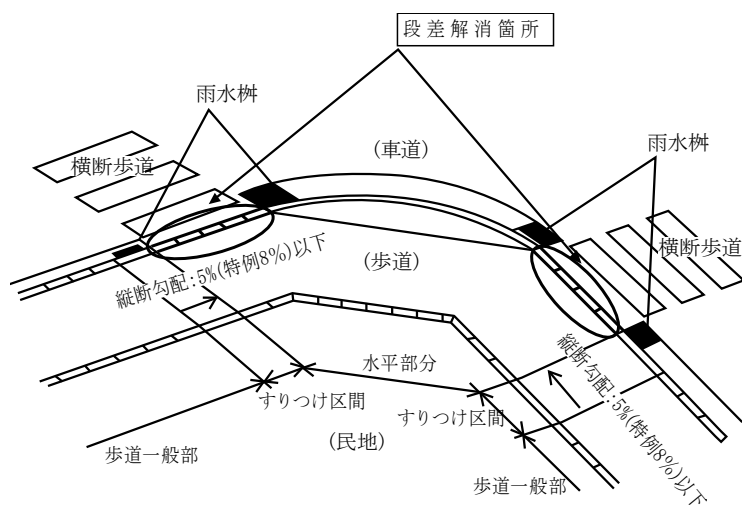


図3-3 交差点部における構造

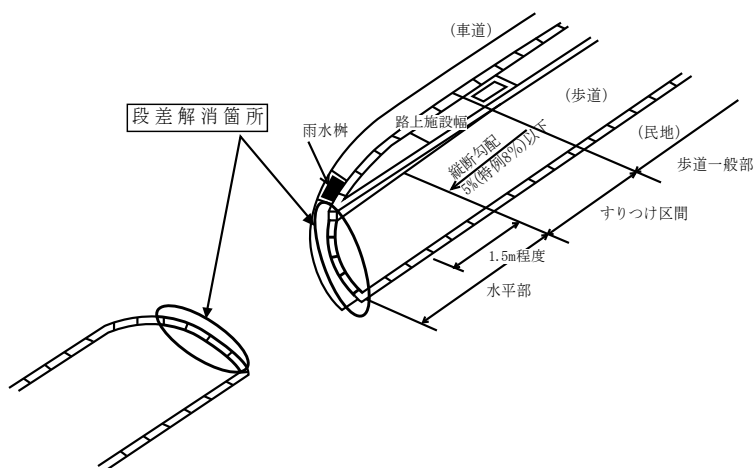


図3-4 歩道巻き込み部における構造

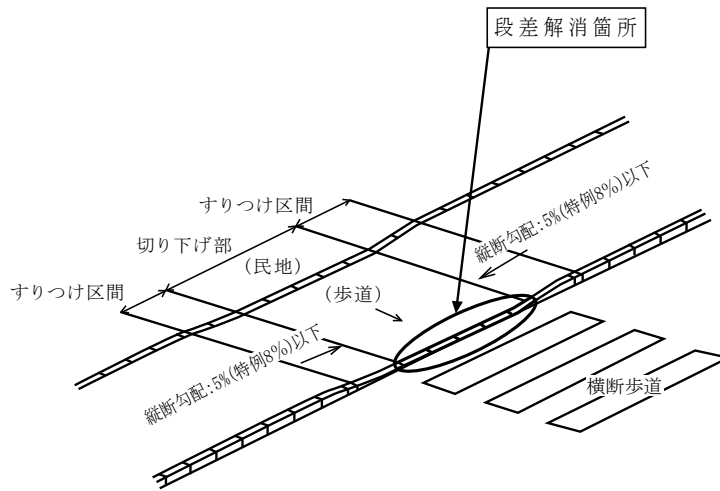


図3-5 交差点以外の横断歩道部の構造

③ 縁石・視覚障害者誘導ブロックの配置について

- ア 視覚障害者が歩車道境界を認識する手がかりとして、勾配付きで表面に突起加工を施した縁石を設置する。
- イ 視覚障害者による歩車道境界や進行方向の識別性を高めるため、必要な範囲に視覚障害者誘導ブロックを敷設する。
- ウ 表面加工した縁石や視覚障害者誘導ブロックの配置にあたっては、車いす、シルバーカー、ベビーカーおよび自転車の通行の円滑性に配慮する。

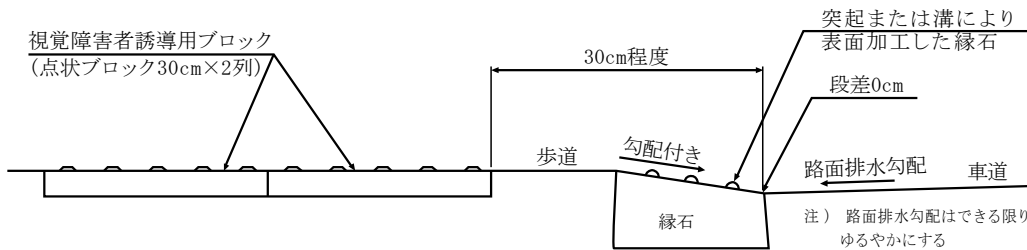


図3-6 歩道構造のイメージ

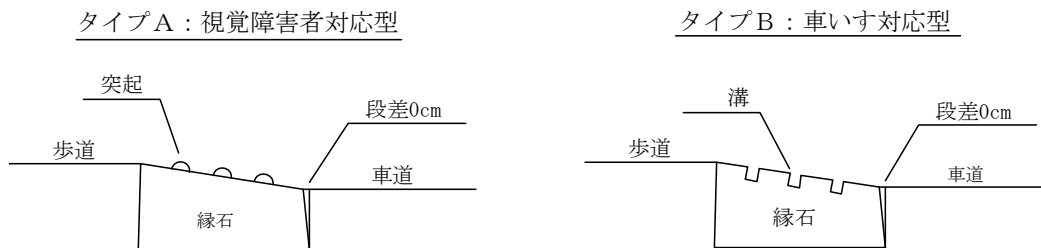


図3-7 縁石構造の標準形式

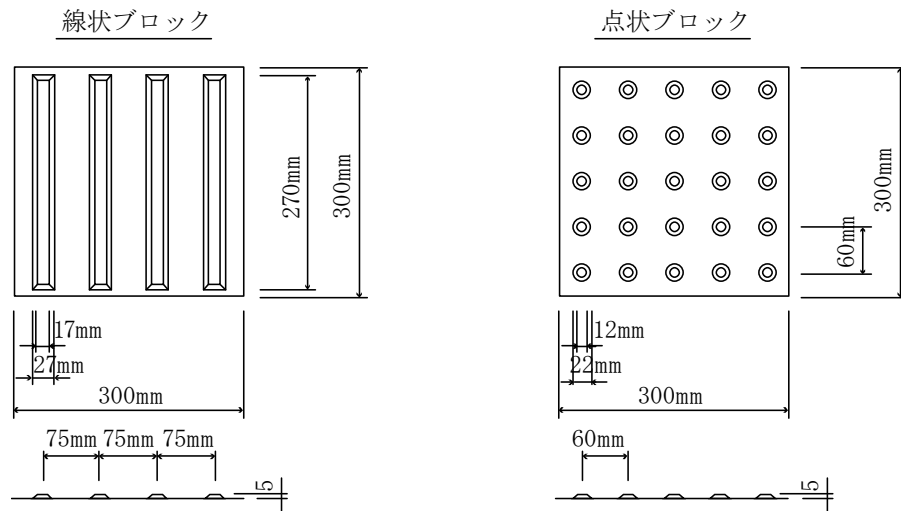


図 3-8 視覚障害者誘導用ブロックの標準形式

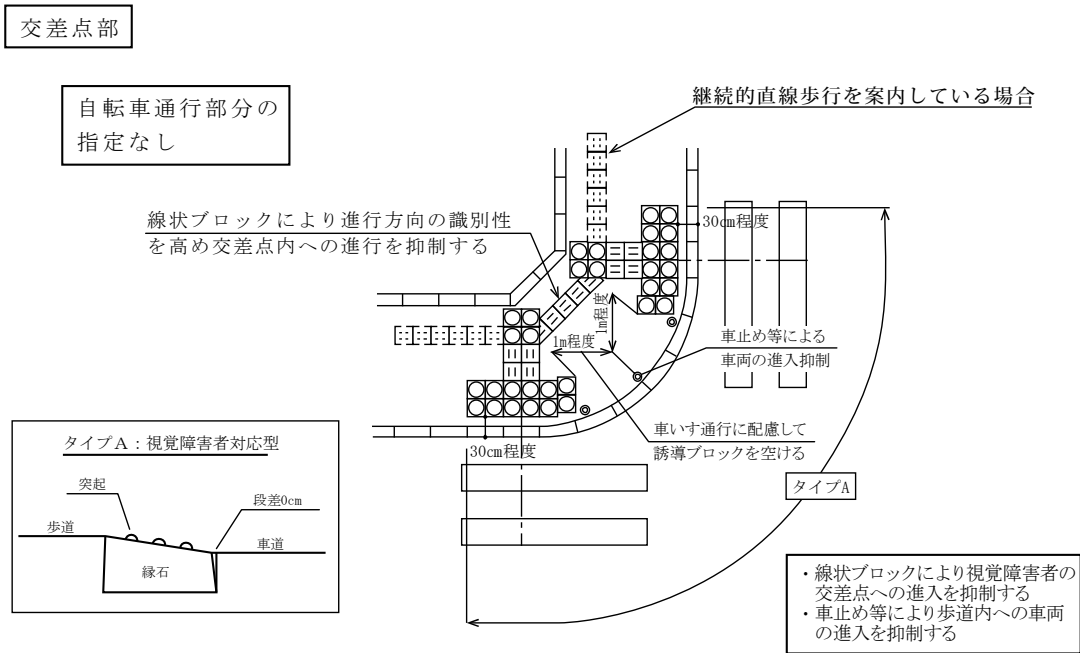


図 3-9 横断歩道が近接している場合の視覚障害者誘導用ブロック設置例

交差点部

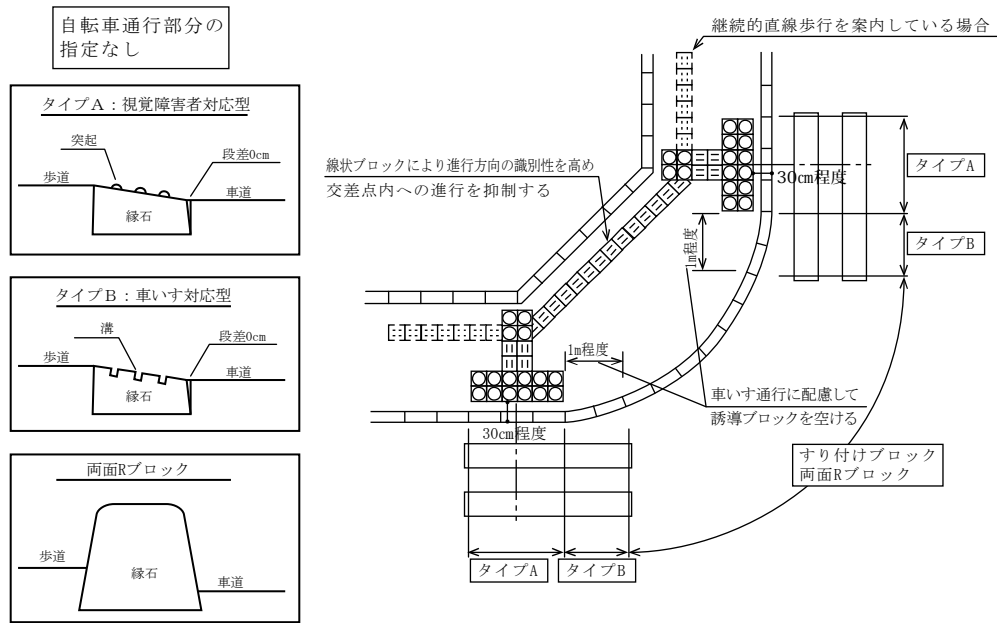


図3-10 横断歩道が離れている場合の設置例

交差点部

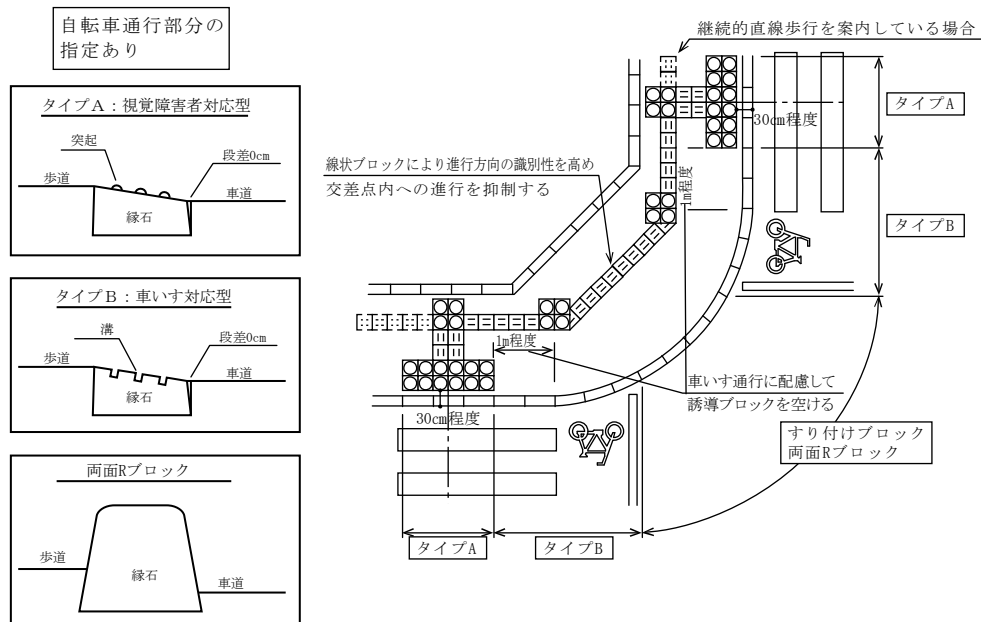


図3-11 自転車横断帯がある場合の設置例

歩道巻込部

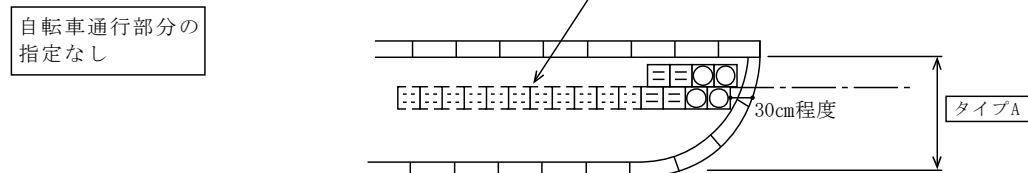


図3-12 歩道が狭い場合の設置例

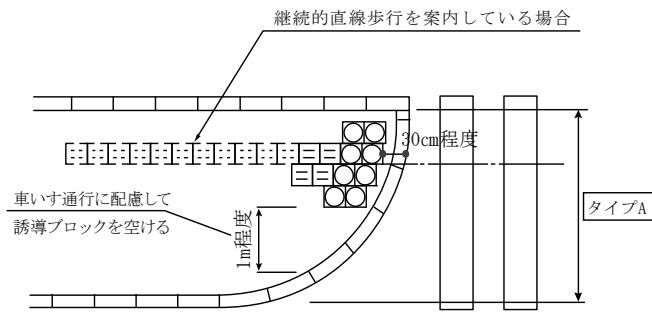
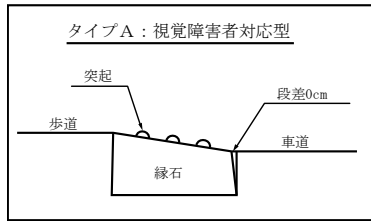


図 3-13 歩道が広い場合の設置例

歩道巻込部

自転車通行部分の指定あり

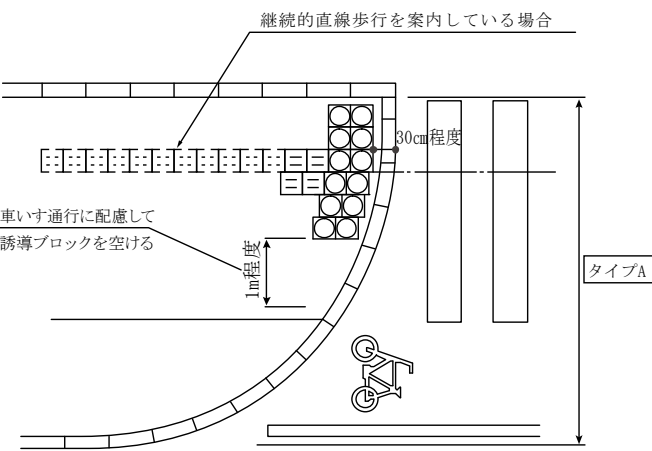
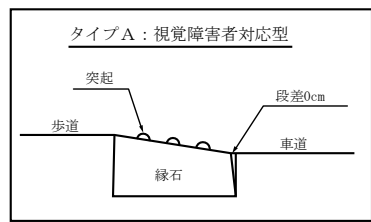


図 3-14 自転車横断帯がある場合の設置例

交差点以外の横断歩道部

自転車通行部分の指定なし

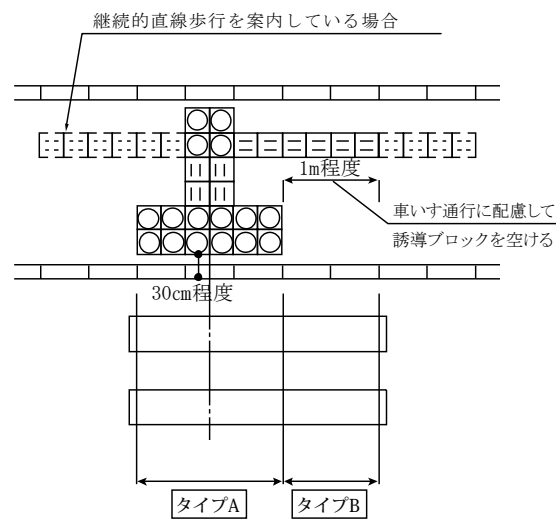
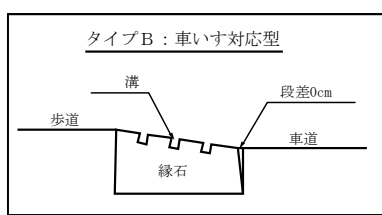
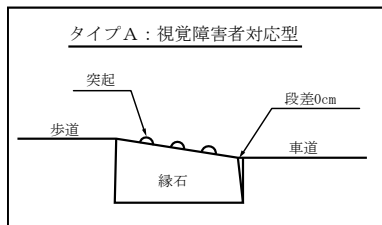


図 3-15 自転車通行部分の指定が無い場合の設置例

交差点以外の横断歩道部

自転車通行部分の  
指定あり

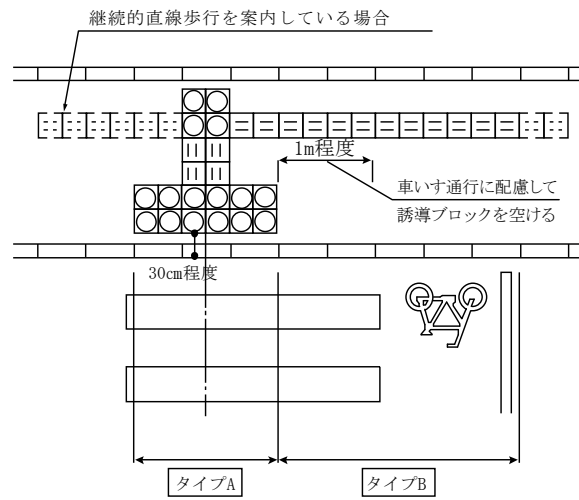
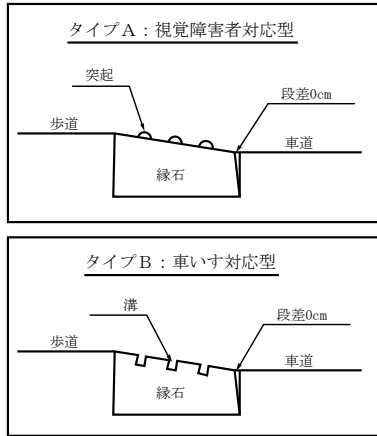


図3-16 自転車通行部分の指定がある場合の設置例



(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、その高低差は2cmを標準とする。

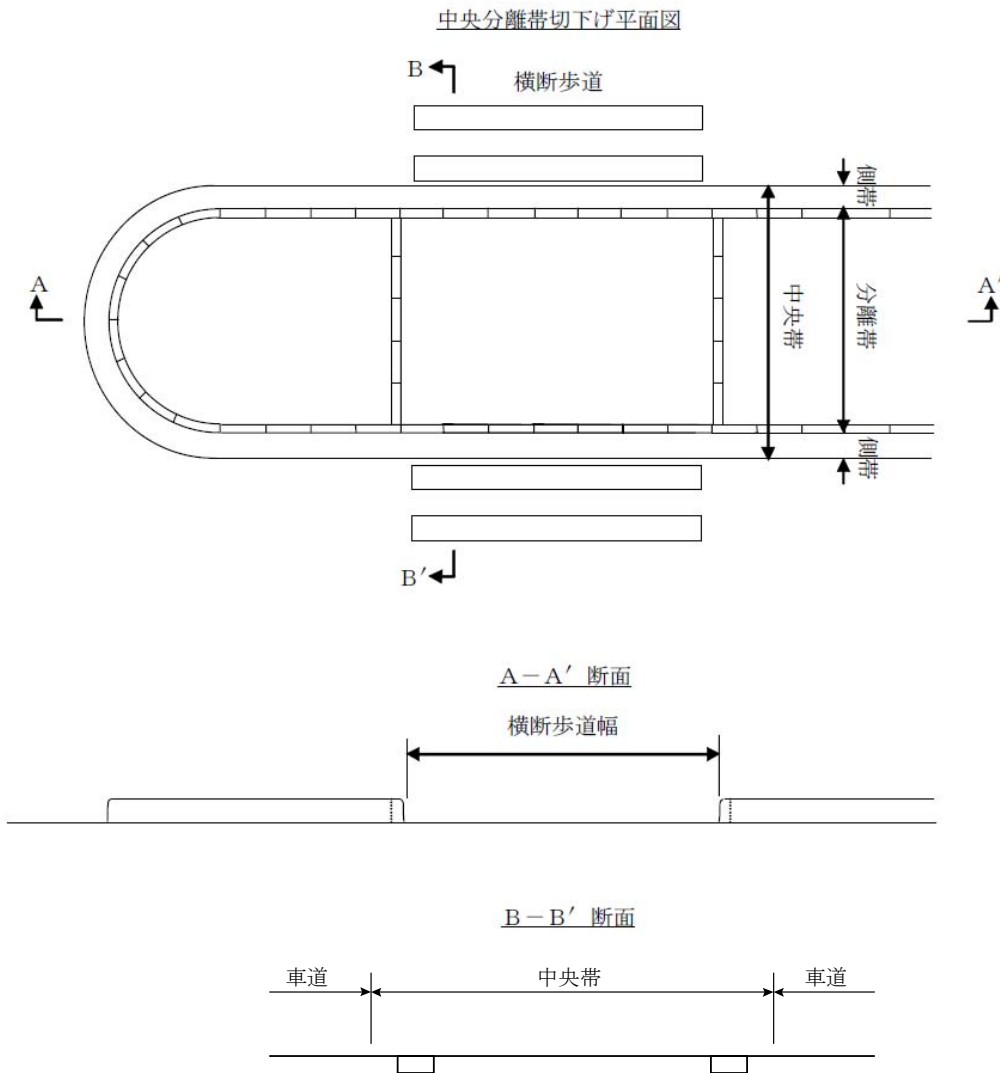


図3-17 横断歩道箇所における分離帯の構造

(3) 整備対象エリアの選定

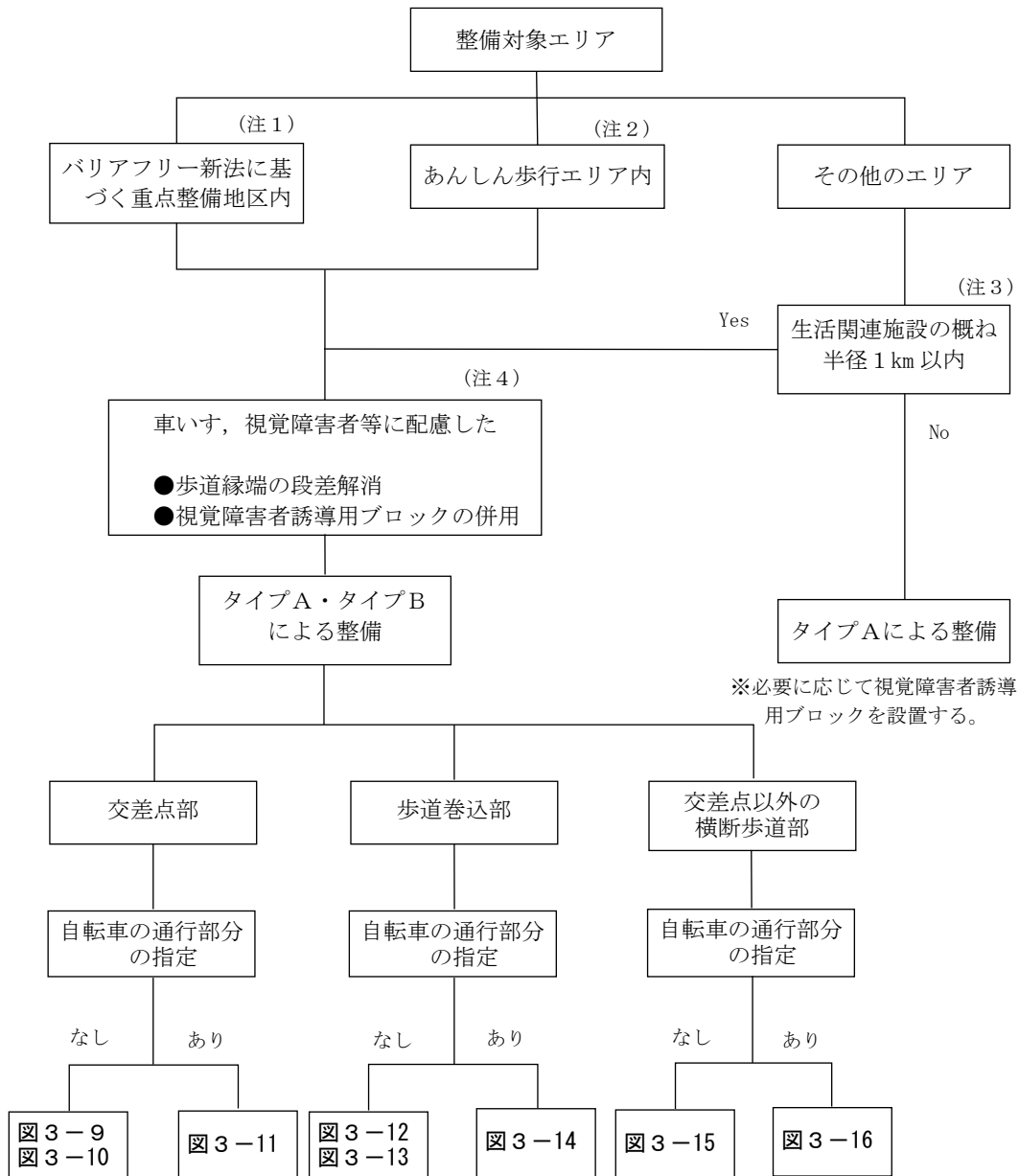


図3-18 整備方針の選定フロー

(注) ※1：市町村において、移動円滑化事業の重点的・一体的な実施が総合都市機能の増進に有効かつ適切であると認められることなどから指定する地区

【対象地区】(図3-19～図3-21)

鹿児島市：中央地区、鴨池地区、谷山地区

※2：歩行者・自転車通行が多い居住地域や商業地域のうち、特に交通事故が多発している地区

【対象地区】(図3-22～図3-29)

鹿児島市：中央駅西口周辺地区、上町地区、宇宿地区

薩摩川内市：向田・平佐地区、大小路地区

始良市：東餅田・帖佐地区、新生・本町地区

霧島市：国分中央地区

※3：生活関連施設として、旅客施設、官公庁施設、福祉施設、医療施設、文化施設、商業施設等がある。

また、整備範囲の設定にあたっては、災害時の避難所となる施設までの誘導経路をバリアフリー化する観点にも配慮する。

<旅客施設：鉄道駅、軌道停留所、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル>

<商業施設：バリアフリー新法及び鹿児島県福祉のまちづくり条例が適用される規模の施設>

※4：特定道路以外については、歩行者の通行状況等に応じて視覚障害者誘導用ブロックの必要性を適宜検討する。

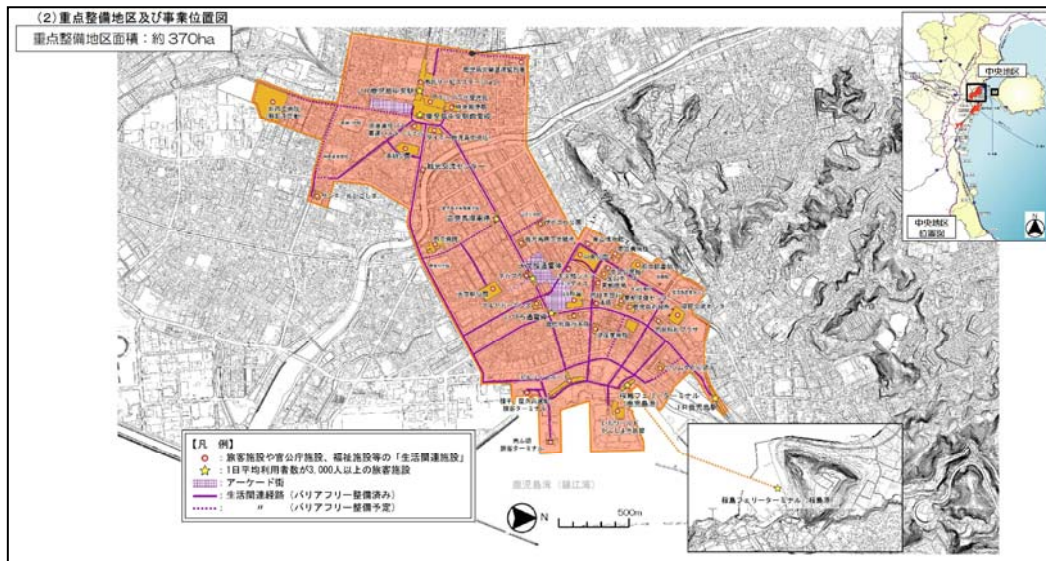


図3-19 バリアフリー新法に基づく重点整備地区（鹿児島中央地区）

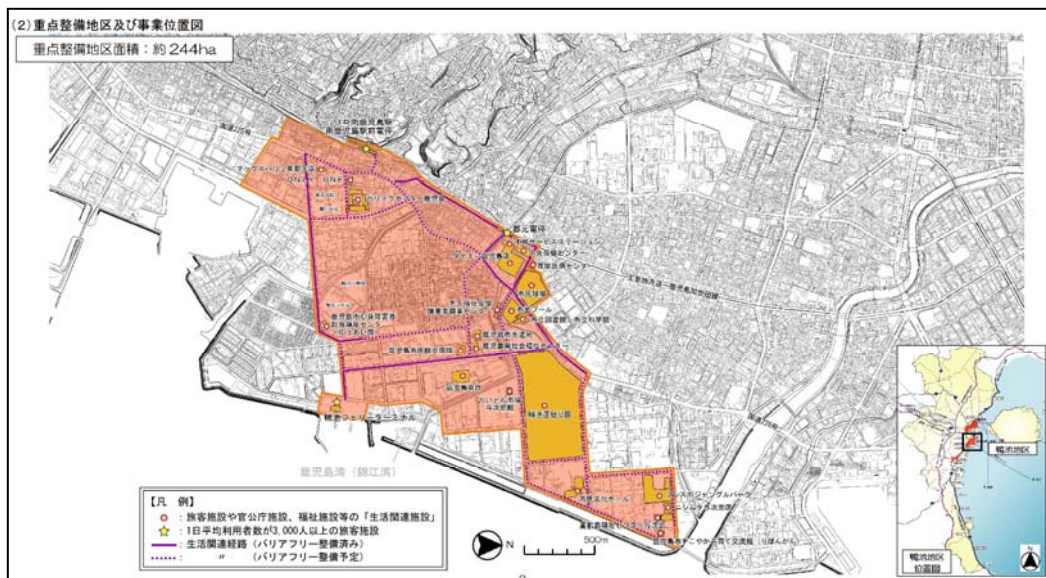


図3-20 バリアフリー新法に基づく重点整備地区（鴨池地区）



図3-21 バリアフリー新法に基づく重点整備地区（谷山地区）

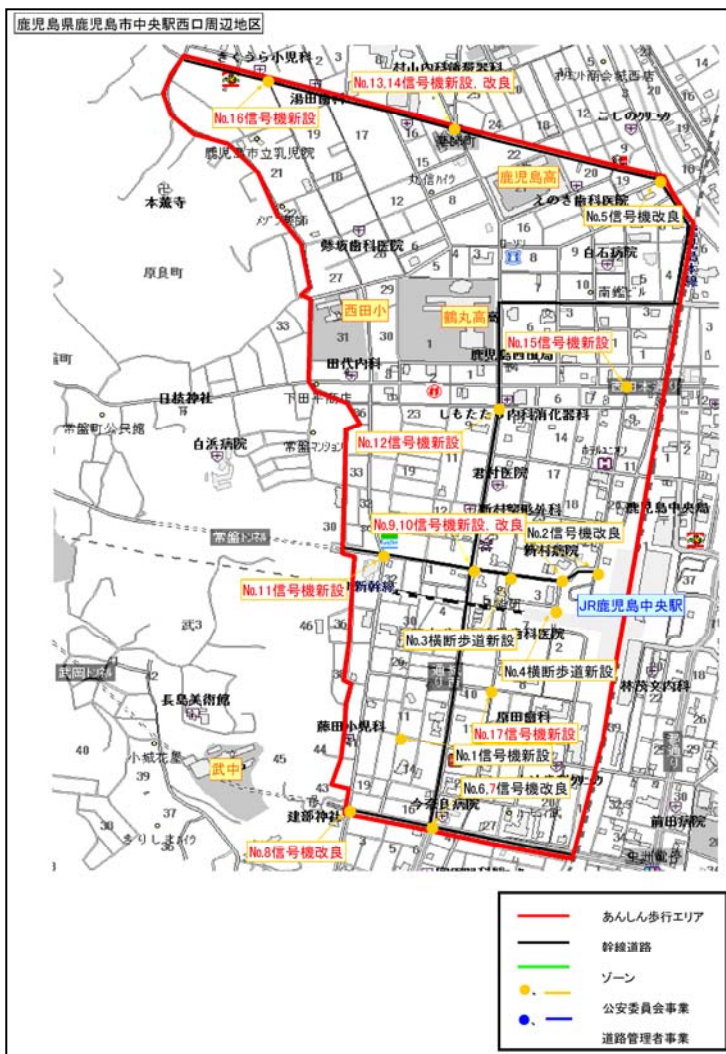


図3-22 あんしん歩行エリア（鹿児島市：中央駅西口周辺地区）

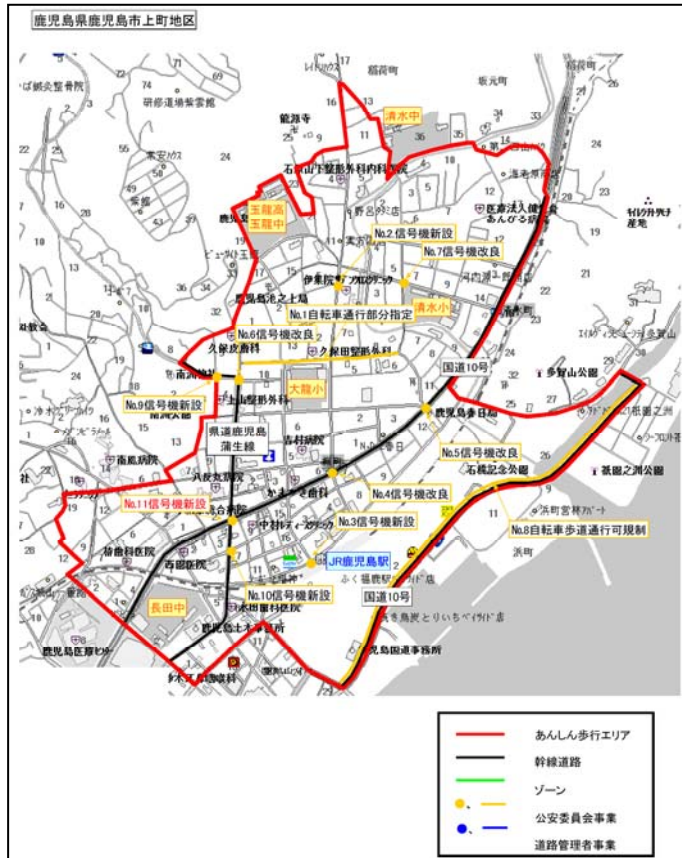


図3-23 あんしん歩行エリア（鹿児島市：上町地区）



図3-24 あんしん歩行エリア（鹿児島市：宇宿地区）

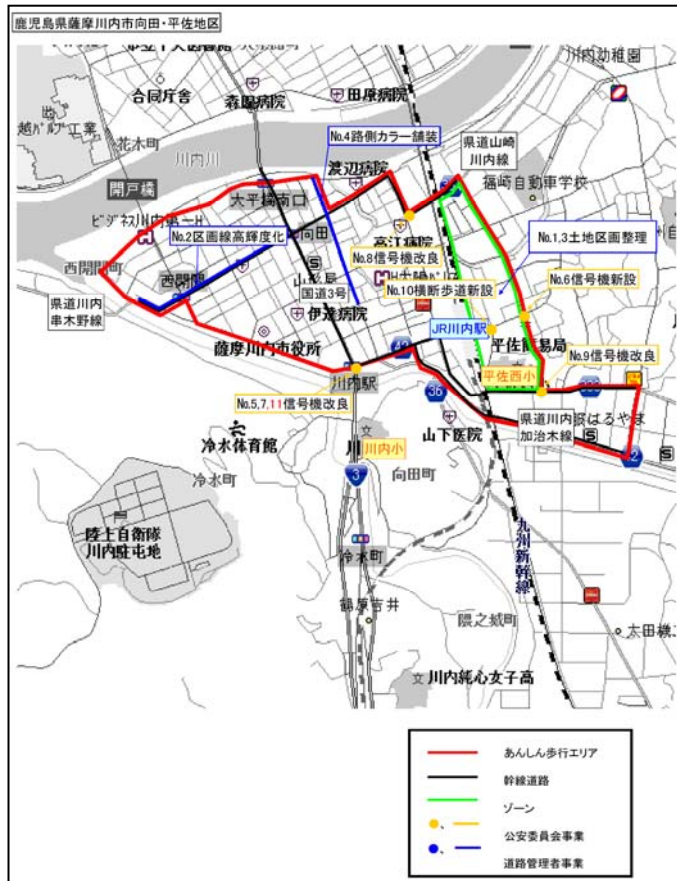


図3-25 あんしん歩行エリア（薩摩川内市：向田・平佐地区）

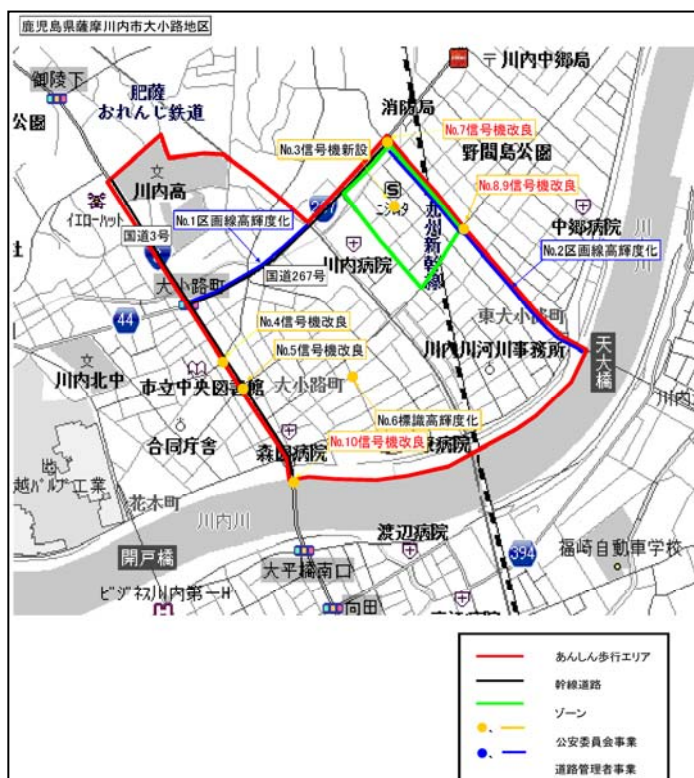


図3-26 あんしん歩行エリア（薩摩川内市：大小路地区）



図3-27 あんしん歩行エリア（始良市：東餅田・帖佐地区）



図3-28 あんしん歩行エリア（始良市：新生・本町地区）





### 3-4 車両乗入部の構造

車両が道路に隣接する民地等に入り出すため、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5 cm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入り出す場合であって、自動車の出入りの回数が少なく、交通安全上特に支障がないと認められる場合には、②から④及び⑥は適用しないことができるものとする。

- ① 横断歩道及び前後5 m以内の部分。
- ② トンネル、洞門等の前後各50 m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10 m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5 m以内の部分。
- ⑤ 交差点（総幅員7 m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5 m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。

#### (3) 車両乗入れ部の設置の際の留意点

- ① 乗入れ箇所は、原則として出入対象施設について1箇所とする。ただし、出入口を分離する必要がある施設等特別の事情がある場合はこの限りではない。
- ② 乗入れ幅は、表3-4 乗入規格を標準とするが、車両長12 m以下の車両（連結車を除く）を対象としているので、トレーラ等の車両が歩道乗入れする場合は別途検討する。
- ③ 車両出入口の相互の間隔は、原則として10 m確保するものとする。
- ④ 出入交通量の多い箇所については、必要に応じて流入車線及び流出車線を設置させる。
- ⑤ 次に掲げる箇所についての出入口は、所轄警察署長と十分協議のうえ処理するものとする。
  - ア 急カーブまたは急な坂路
  - イ 交差点内及び交差点の側端又は道路のまがり角から5 m以内の部分。
  - ウ 横断歩道・踏切・安全地帯・バス停留所・電車停留所及びトンネルから10 m以内の部分。
  - エ 信号待ちの車両が並び、自動車の出入りが困難となる恐れがある箇所。

道路法第24条による承認工事審査基準について  
(H18.3.31)  
道維第258号

オ 学校・幼稚園・公園又は映画館等多数の人が出入りする施設に近い  
ため、危険発生のおそれ大きい箇所。

カ 自動車が道路に流入する場合左右の見とおしの悪い箇所。

キ 交通量の少ない道路に面し、国道等に乗り入れする必要の認められ  
ない箇所。

申請目的により通行の可能性のある自動車の種類を判断し、下表を適用す  
ることを原則とする。

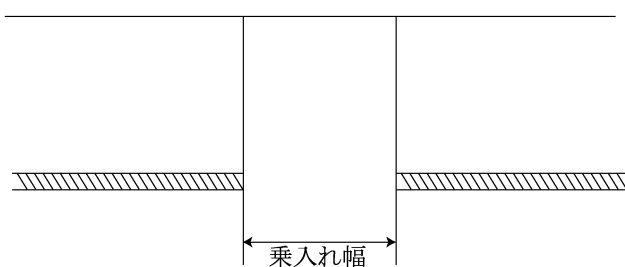
表 3-4 乗入規格

型式	車 種	A型		B型	
		R (m)	幅 (m)	R (m)	幅 (m)
I種	乗用小型貨物自動車	1.0	4.0	—	—
II種	普通貨物自動車(6.5t以下)	1.0	8.0	R 1 =3.0m R 2 =0.6m 角度=60°	7.0
III種	大型及び中型貨物自動車 (6.5tをこえるもの)	1.0	12.0	R 1 =3.0m R 2 =0.6m 角度=60°	8.0

- (注) (1) 出入りする車種の最大のものを適用する。  
 (2) A型、B型とは次図の型式をいう。  
 (3) 車両はいずれも単独の場合である。トレーラー又は特殊な車両が出入り  
する箇所は別途考慮することができる。  
 (4) 乗入れ幅の数値はA型、B型いずれも乗入方向に直角方向の長さとする。  
 (5) Rについては、B型のみ考慮すること。

なお、乗入道路の舗装構成は、「第1編 道路設計 第3章 舗装 8-8  
車両乗入部の舗装構成」を参照すること。

A 型



B 型

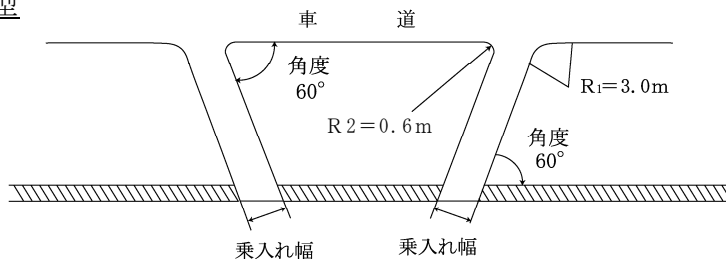


図 3-30 取付道路のタイプ

### 3-4-1 乗入部の設置例

(1) A型 セミフラット・フラット型の場合

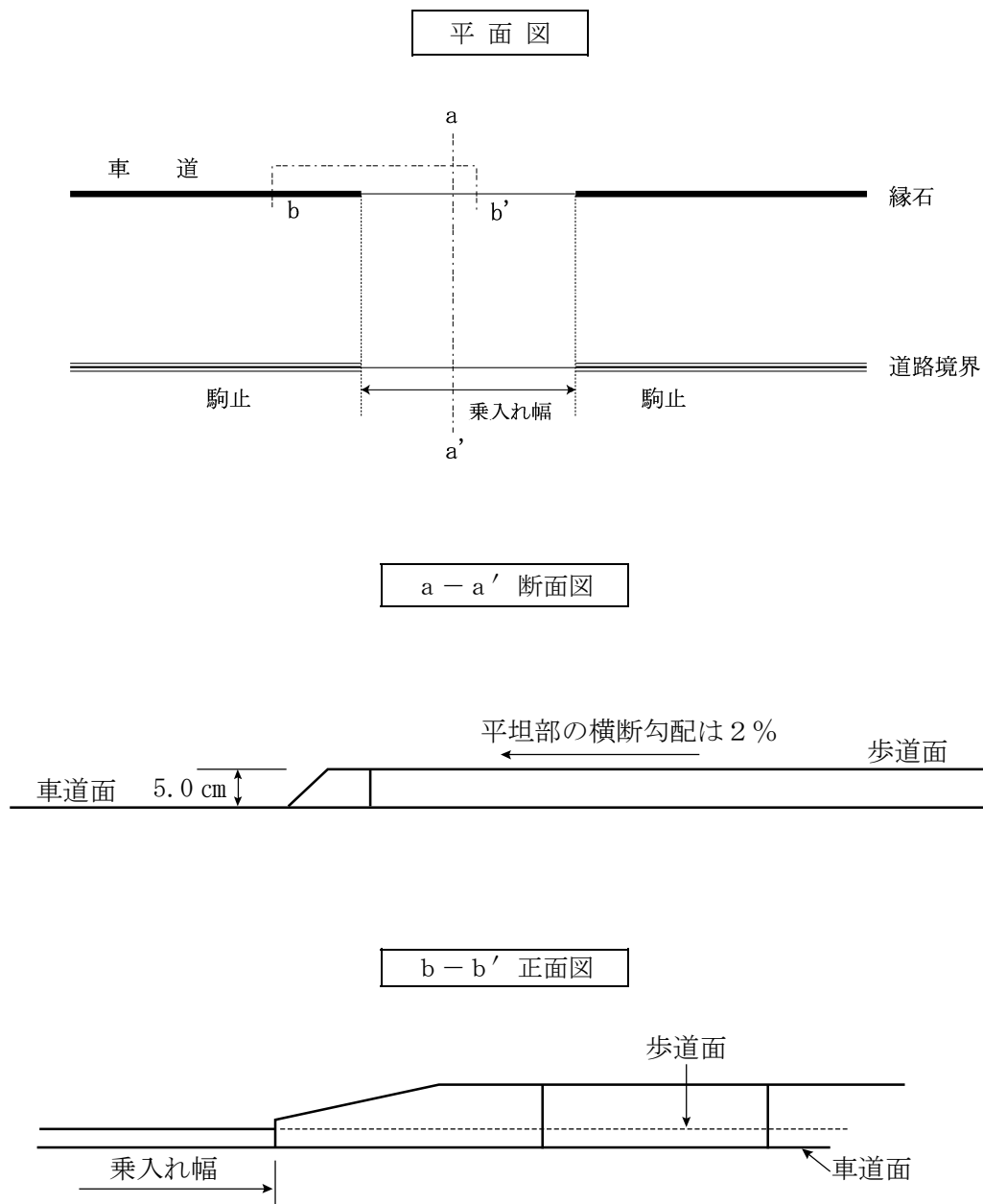
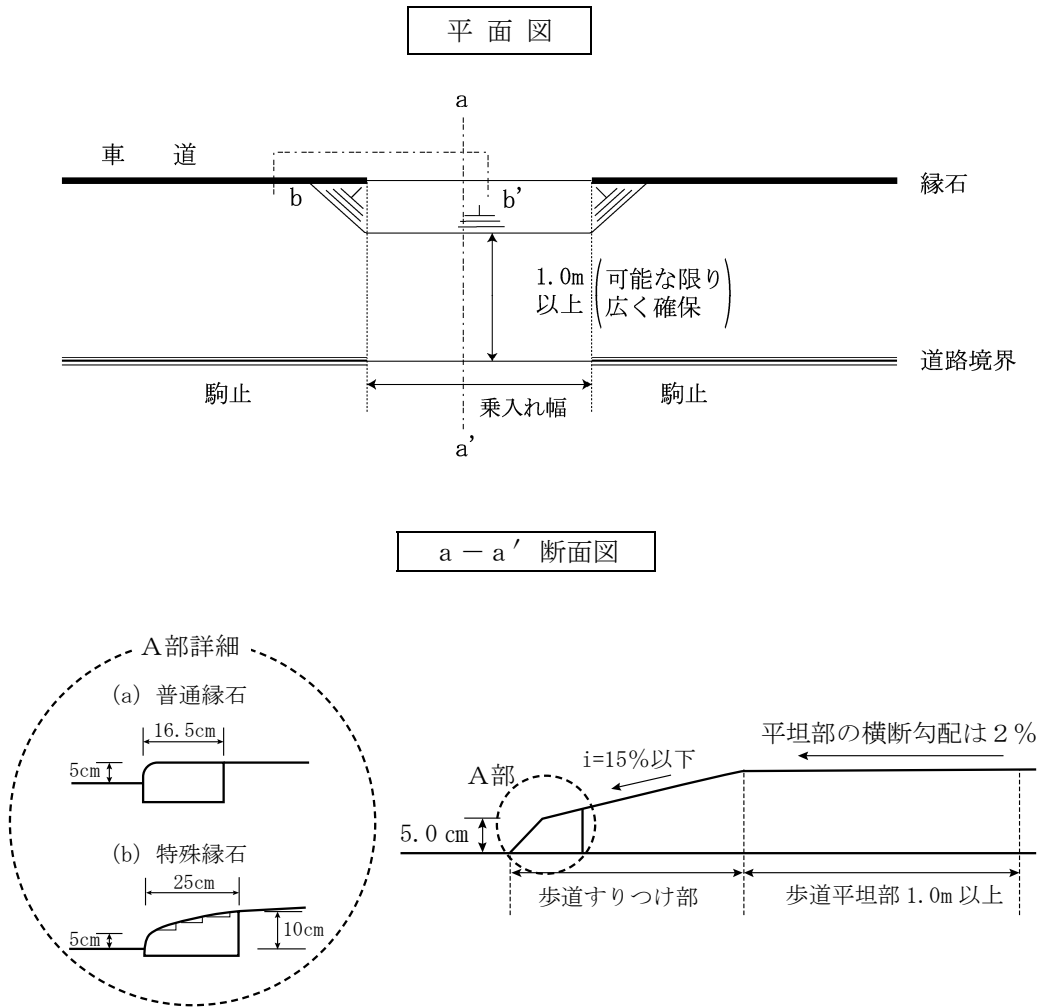


図3-31 乗入れ設置例 (A型: セミフラット, フラット型)

(2) A型 マウントアップ型 (歩道の平坦部が1 m以上確保できる場合)



歩道すりつけ部の横断勾配については、特殊縁石を用いる場合は10%以下とする。

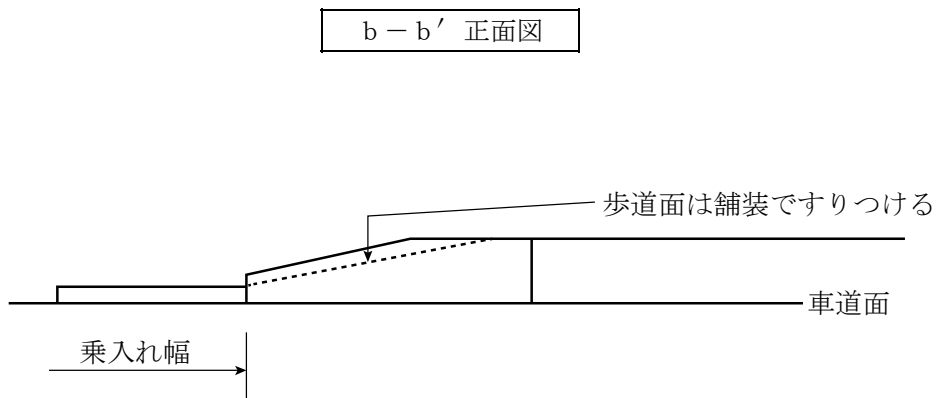
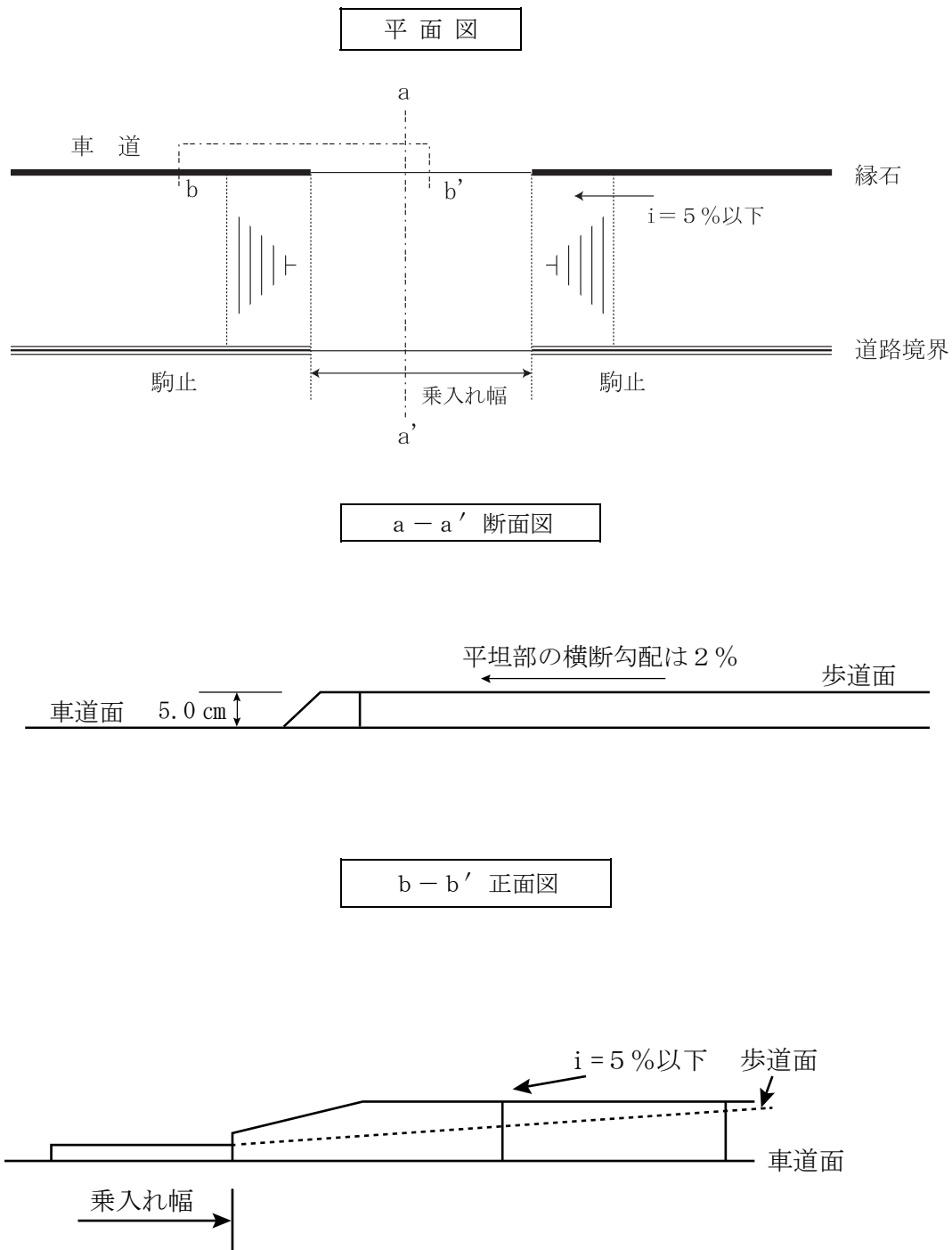


図3-32 乗入れ設置例 (A型: マウントアップ型 (1))

(3) A型 マウントアップ型 (歩道の平坦部が1 m以上確保できない場合)



縦断勾配は原則5%以下とするが、沿道の状況等により、やむを得ない場合は8%以下とする。以下の図についても同様とする。

図3-33 乗入れ設置例 (A型: マウントアップ型 (2))

(4) A型 マウントアップ型 (歩道の平坦部が1 m以上確保できず、かつ隣接の乗入口と10m以上の間隔が確保できない場合)

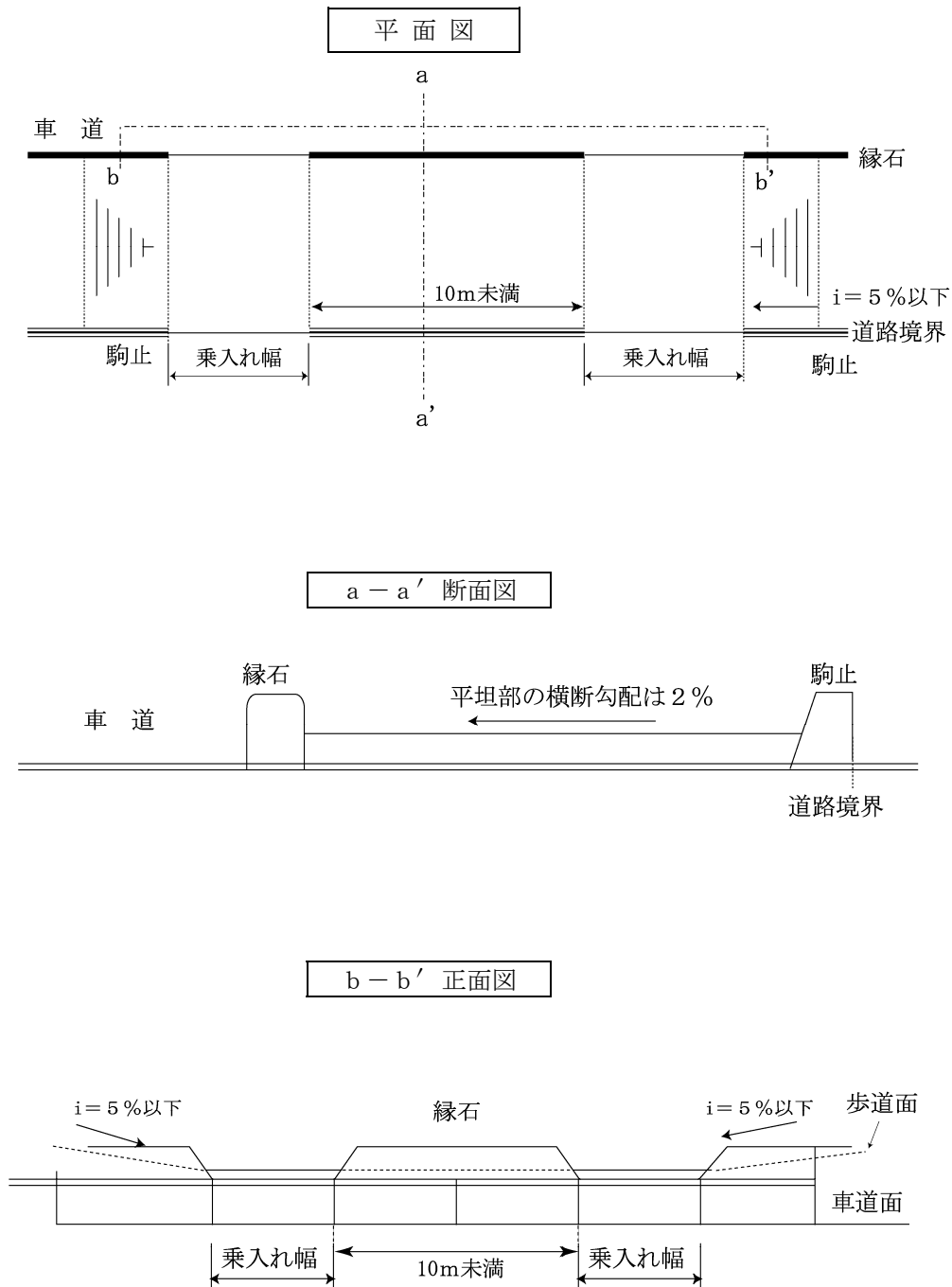


図3-34 乗入れ設置例 (A型: マウントアップ型 (3))

(5) B型の場合

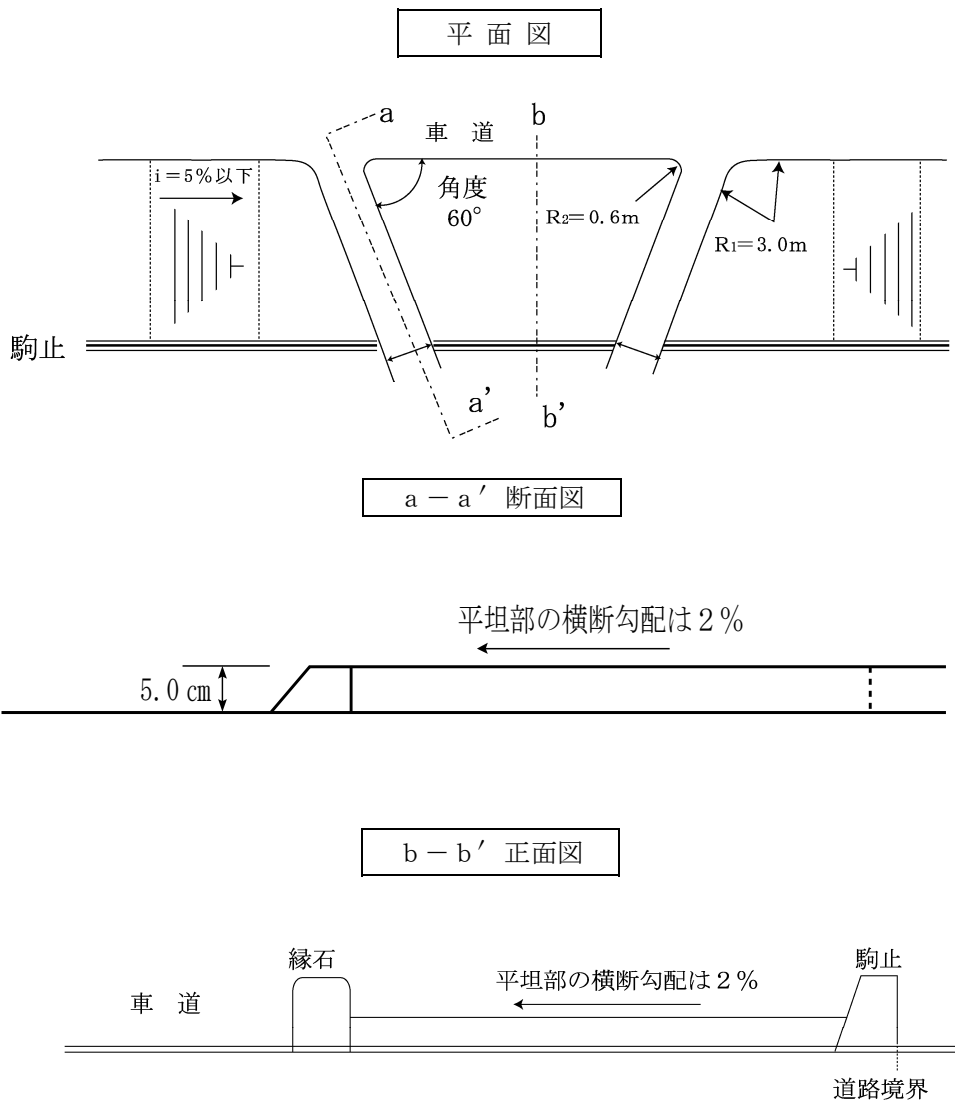


図 3 - 35 乗入れ設置例 (B型)

### 3-5 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、歩道面を切下げる方法の他や車道面の嵩上げ、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、やむを得ない理由により、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

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

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

歩道と車道との間には段を設けないものとし、縁端付近に視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。なお、歩道等の部分は、車椅子を使用している者が円滑に転回できる構造とする。

#### (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2%（特定道路にあつては1%）以下）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 植樹帯がなく、歩道内においてすりつけを行う構造

原則として1m以上の平坦部分を連続して設け、すりつけ部の横断勾配を15%以下（ただし、特殊縁石（歩道の切下げ量を少なくすることができ形状をもつ縁石）を用いる場合は10%以下）を標準とする。

また、歩車道境界の段差は5cmを標準とする。

##### 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（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、アに準じてすりつけを行うものとする。

ア 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。

イ 歩車道境界の段差は5cmを標準とする。

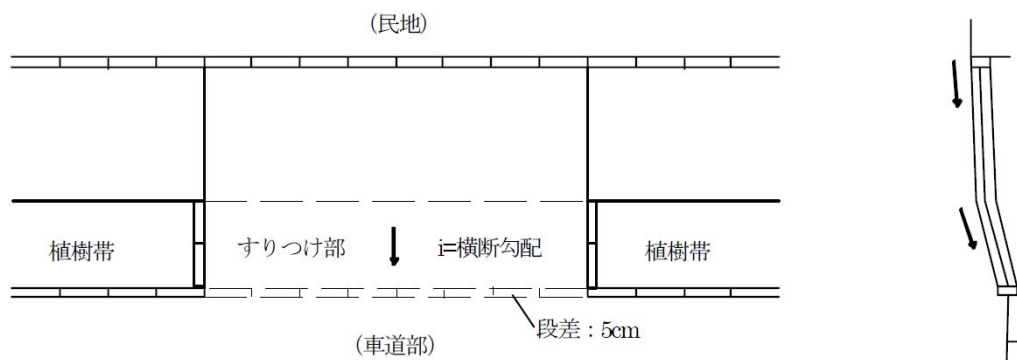


図3-36 植樹帯等の幅員を活用してすりつけを行う構造  
(植樹帯等の幅員内ですりつけを行う場合)

### 3-6 自転車歩行者道の構造

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。

### 3-7 その他の留意事項

#### (1) 交通安全対策

- ① 歩道の巻き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、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 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。

#### (3) 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も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。

## 4 平面交差

### 4-1 適用範囲

平面交差の設計は本項によるものとするが、記述のないものについては表4の関係図書他によるものとする。

表4 関係図書等の名称

関係図書	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	H27. 6	日本道路協会
道路の交通容量	S59. 9	日本道路協会
平面交差の計画と設計（基礎編）	H19. 7	交通工学研究会
平面交差の計画と設計（応用編）	H19. 10	交通工学研究会
平面交差の計画と設計（事例編）	H 8. 4	交通工学研究会
路面標示設置の手引き	H10. 5	交通工学研究会
改訂交通信号の手引き	H18. 7	交通工学研究会
道路交通法の一部改正に伴う道路管理上の措置等について	S53. 12. 1	道企発第 59 号
望ましいラウンドアバウトの構造について	H26. 8. 8	国道企第 26 号

(注)使用にあたっては最新版を使用するものとする。

### 4-2 設計方針

平面交差の計画設計はまず交通量、速度、交通の構成、道路網における交通の分布及び将来交通量の増加などに着目しなければならないが、既存の平面交差の改良にあたっては、その平面交差の欠点（改良すべき問題点）を明示してくれる事故記録の吟味、検討も不可欠である。

一般に平面交差の計画設計は、各々の平面交差の物理的条件、利用する土地の広さと価格、建設費、沿道・周辺地域に対する影響等各々の地点ごとに要素がちがう、いわば、「オーダーメイドの手作りのものである」という認識と姿勢が必要である。

#### 4-2-1 平面交差点の幾何構造と交通制御の整合性

平面交差における円滑と安全は、交通信号、一時停止、一方通行、右折禁止などの交通制御の方法とその内容によって、またバス停の設置位置など交通運用面の措置によって大きく左右される。そして、このような制御方式やその内容の如何によって、平面交差の幾何構造も当然変化してくる。つまり、平面交差の幾何構造と交通制御とは互いに強い相互制約、相互依存関係にあって、各々単独に扱うことができない。

したがって、平面交差の設計においては、新設の場合であれ改良の場合であれ、常に幾何構造と交通制御とを同時に検討し、それらの組み合わせとして交差点設計を行うことが必須である。

## 4-2-2 計画設計の手順

ステップ1からステップ5で、平面交差点の計画と設計の基本手順を示した。しかし、実際の設計では、必ずしもこれらの手順に単純に従って作業を続ければ最終案が得られるわけではない。

設計にあたっては、平面交差に関する多くの要素を同時に考慮しながら、いくつかの代替案をつくり、場合によっては前後数回にわたって行きつ戻りつ（フィードバック）、試行錯誤を繰り返し、幾何構造、交通制御、交通処理能力について比較検討を行うことになる。

また、ラウンドアバウトの導入についても検討を行なう必要がある。

平面交差の計画と設計\_基礎編 (H27.6) P66~67

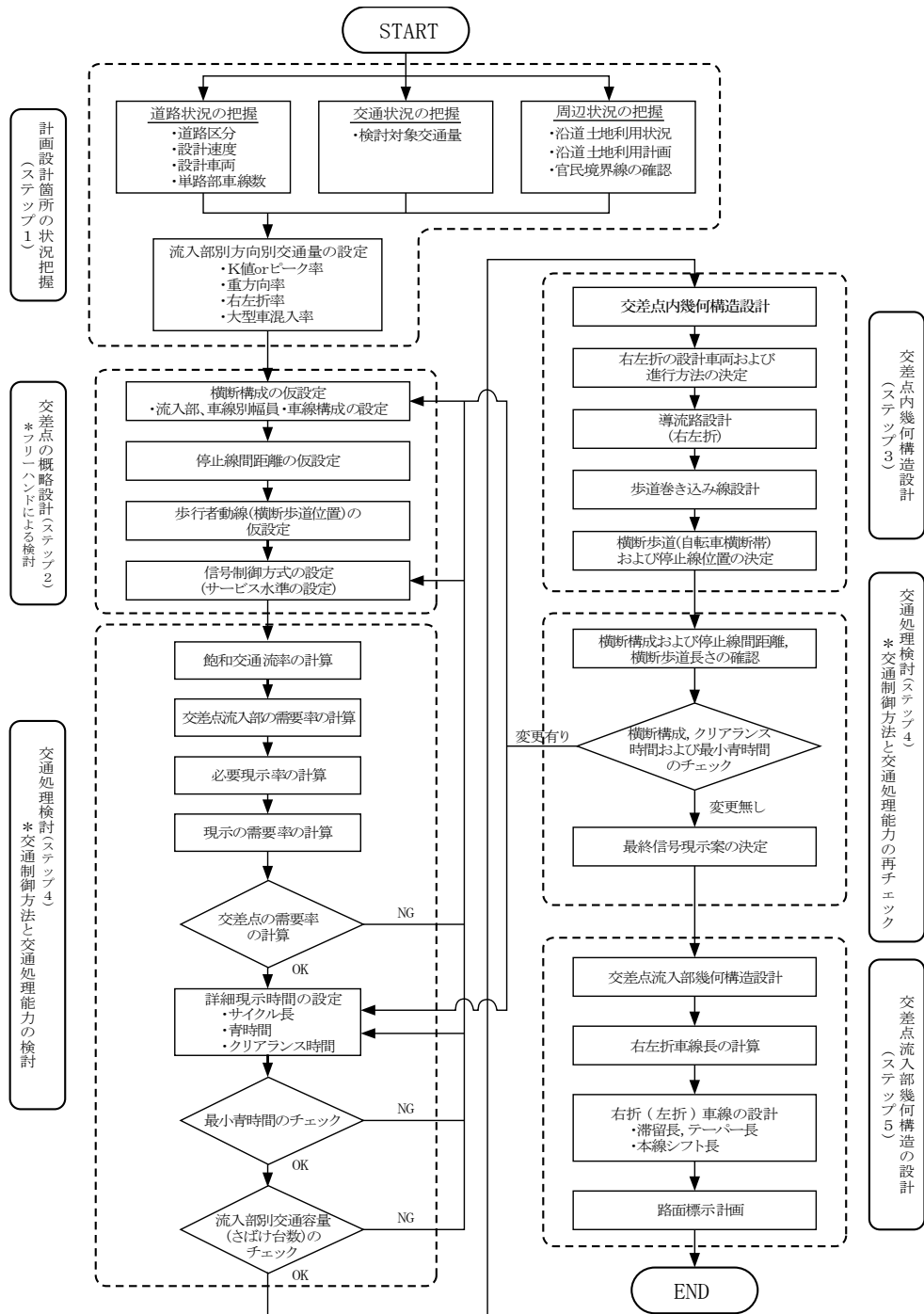


図4 平面交差点の設計手順の流れ

## 5 取付道路

### 5-1 取付道路

#### 5-1-1 標準構造

(1) 平面交差部の隅切り曲線半径は、交差角および取付道路の幅員により表5-1を標準とする。

表5-1 平面交差の隅切り曲線半径

取付道路幅員 交差角(A)	12.5以上 (m)	12.5~8.5 (m)	8.0~5.5 (m)	5.0以下 (m)
75°以下	14.0	9.0	6.0	3.5
75°~105°	15.0	10.0	6.0	3.5
105°以上	19.0	13.0	8.0	3.5

なお、現地の状況等により上記によりがたい場合は、別途検討すること。

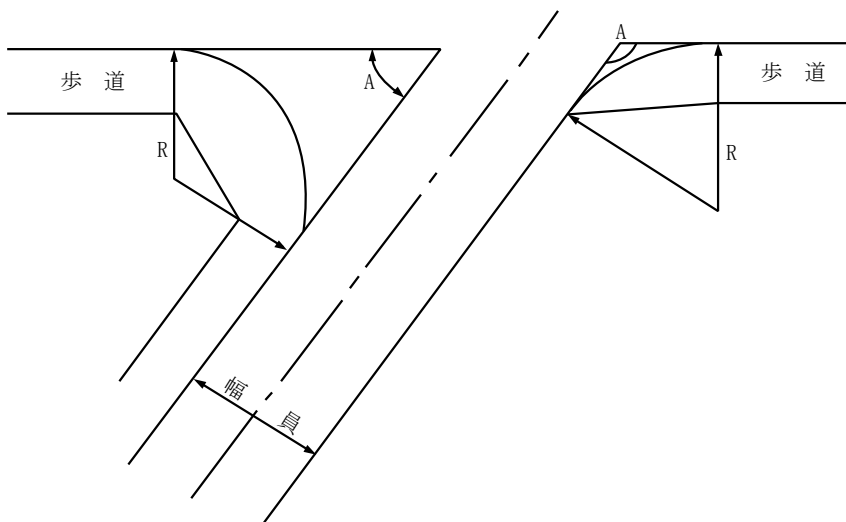


図5-1

注 取付道路の幅員が5.0m以下の場合には取付半径を歩道幅員とする。

(2) 縦断勾配等は下表の値を標準とする。支道が下り勾配で本線に取付く場合は、支道路面排水をグレーチング（固定式）等で処理すること。

表5-2 縦断勾配等

	L <sub>1</sub>		I <sub>1</sub>	I <sub>2</sub>	
	幅員が 5m以下	幅員が 5m以上		標準	特例
平地部	6m以上	8m以上	本線横 断と同 勾配	3.0%以下	7.0%以下
山地部				8.0%以下	12.0%以下

なお、現地の状況等により上記によりがたい場合は、別途検討すること。

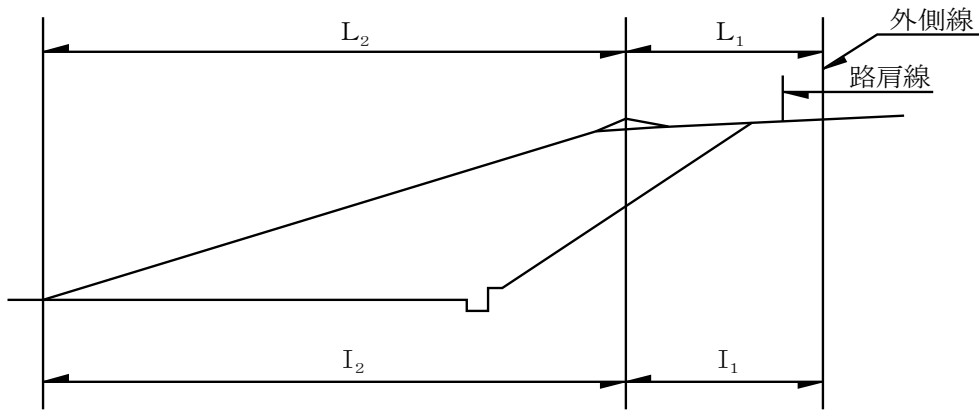


図 5 - 2

(注)  $L_1$ の長さは、幅員，勾配，角度等，加算し決定するものとする。

### 5 - 1 - 2 取付道路の舗装範囲

取付道路の舗装を原形復旧する場合は改築工事に伴い影響を及ぼした範囲を最大とし、交差道路の管理者が改築計画を持っている場合は相互協議決定するものとする。

なお、取付け道路の舗装構成は、「第 1 編 道路設計 第 3 章 舗装 8 - 7 取付道路の舗装構成」を参照すること。

### 5 - 1 - 3 取付道路の舗装区分

交差点部における本線と取付道路の舗装の区分は、次のとおりとする。

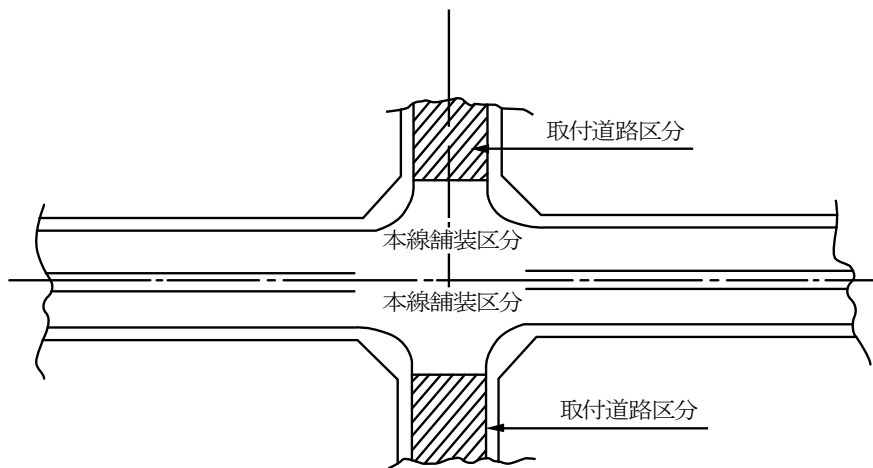


図 5 - 3 取付道路の舗装区分

## 6 副道及び側道

### 6-1 舗装構成

副道及び側道はすべて舗装を行うものとし、舗装構成は取付道路舗装構成の基準と同一とする。なお、大型車交通が混在する場合は、舗装設計施工指針によるものとする。

### 6-2 副道及び側道等の舗装（日本道路協会 道路構造令の解説と運用 参照）

副道は、第3種及び第4種の道路において、その道路の構造が盛土、切土等となるため、沿道と高低差を生じ、車両の出入りができなくなる場合、または環境対策上、遮音壁を連続して設ける必要があるため、沿道への自由な出入りができなくなる場合（予定を含む）などに車両の沿道への出入りを確保するために、当該道路の本線車道に並行して設けられるものをいう。

第1種または第2種道路は、道路の性格上、沿道からの直接の出入りを予定したものではないため、副道を設ける必要はない。

第1種または第2種道路に並行して沿道の利便のために設けられる市町村道などのいわゆる側道は、法令上は種級区分の異なるそれぞれ別の道路として取り扱うものとする。

副道及び側道の舗装構成については、以下のとおりとする。

(1) 副道の舗装構成については、「第1編 道路設計 第3章 舗装 8-7 取付道路の舗装構成」を参照することとし、これにより難しいものについては、別途考慮するものとする。

(2) 側道の舗装構成については、通行車両の交通量を勘案のうえ、「第1編 道路設計 第3章 舗装 2 アスファルト舗装」によることを標準とする。

なお、完成後の管理者が異なる場合については、その舗装構成等について、管理者と予め協議を行っておくこと。

## 7 交通安全施設

### 7-1 交通安全事業

#### 7-1-1 工種一覧

特定交通安全施設等整備事業の工種一覧を図7-1に示す。

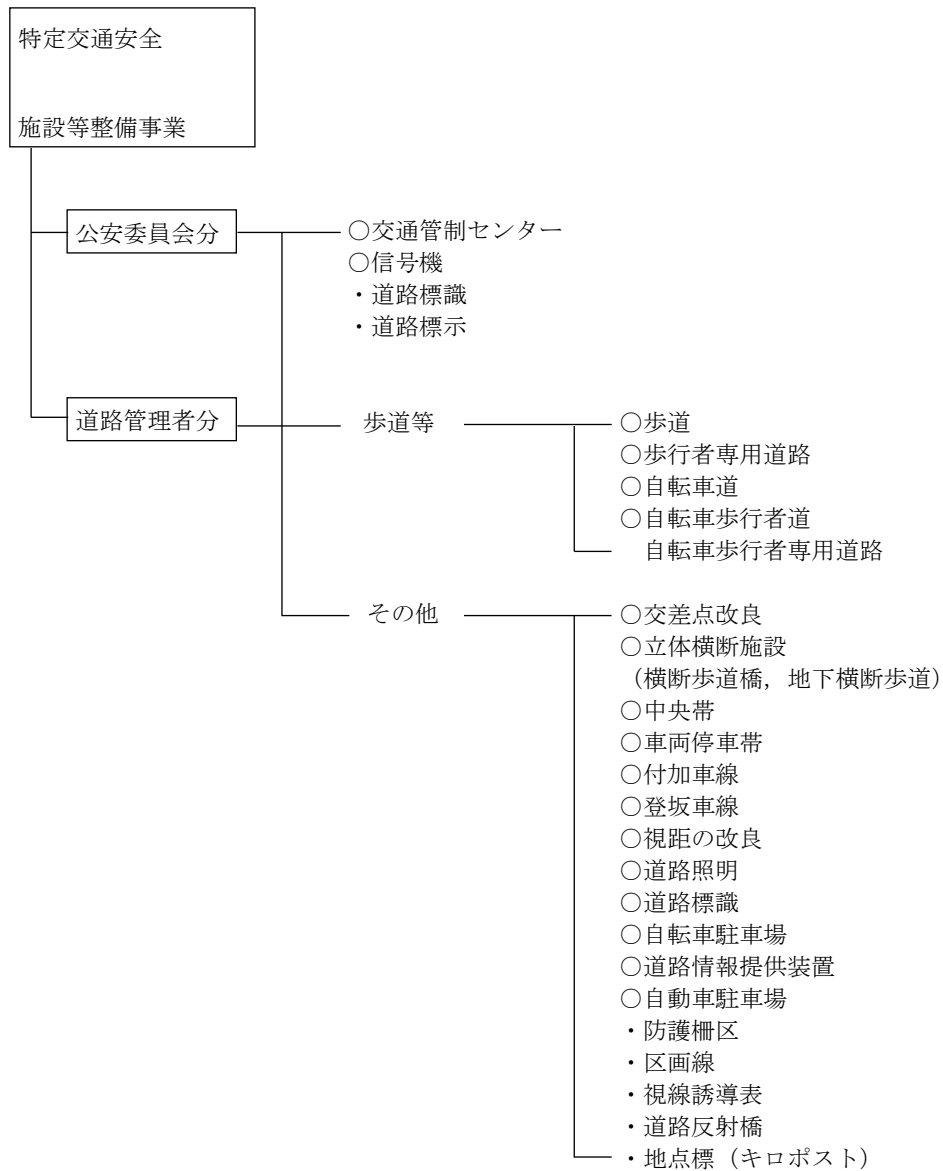


図7-1 特定交通安全施設等整備事業の工種一覧

## 7-2 自転車横断帯

### 7-2-1 適用基準

自転車横断帯の設計に関する関係図書等下記に示す。

表 7-1 関係図書

関係図書	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	H27. 6	日本道路協会
道路交通法の一部改正に伴う道路管理上の措置等について	S53. 12. 1	道企発第 59 号
改訂 平面交差の計画と設計 基礎編	H19. 7	交通工学研究会
平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引き	H27. 7	交通工学研究会

### 7-2-2 自転車横断帯について

(1) 道路の新設・改築にあたって自転車横断帯を設置する場合は、大型自動車の左折時における歩行者、自転車の安全を図るため、**図 7-2**に示すように、歩道等の巻き込み部に、縁石等による段差を有する部分もしくは防護柵を設ける部分を確保するものとする。

通達  
道企発第 59 号  
(S53. 12. 1)

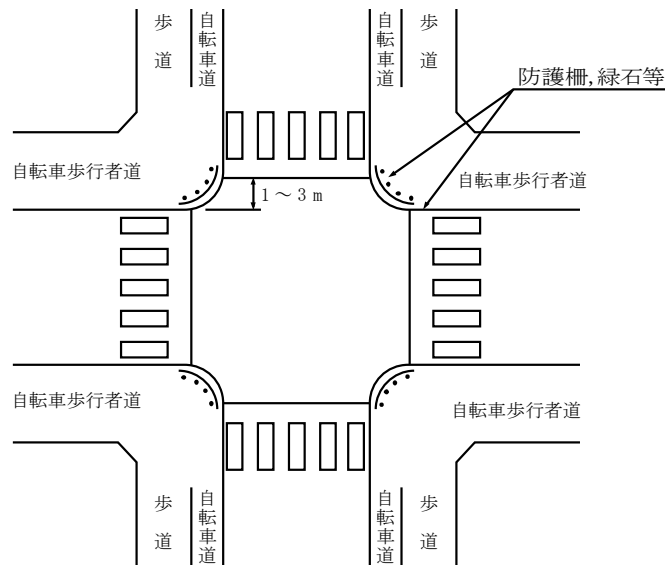


図 7-2 道路の新設・改築にあたって自転車横断帯を設置する場合 (参考)

(2) 既設の交差点における自転車横断帯については、以下の事項に留意し、必要に応じ段差解消等の措置を行うこと。

① 大型自動車の左折時における歩行者、自転車に安全を図るため、自転車横断帯設置後においても歩道等の巻き込み部に縁石等による段差を有する部分を確保するものとする。

したがって、横断歩道が交差点の内側に寄って設置されている場合には、さらにその内側に自転車横断帯に設けると巻き込み部の段差がなくなることになるので、このようなことのないよう公安委員会と十分協議すること。(図 7-3)



② 既設横断歩道はそのままにして、その内側に自転車横断帯を設置する場合は、上記①により巻き込み部の段差の確保を確認し、必要となる自転車横断帯部分の段差の解消を行うこと。

自転車横断帯を設置するため横断歩道を外側へ移設する場合の段差解消部分の拡幅は歩行者および自転車・身障者等の通行の状況に応じ、必要度の高いものから逐次行うものとする。(図 7-4)

(3) 単路部に自転車横断帯を設ける場合は上記(1)および(2)の方針に準じて処理すること。(図 7-4)

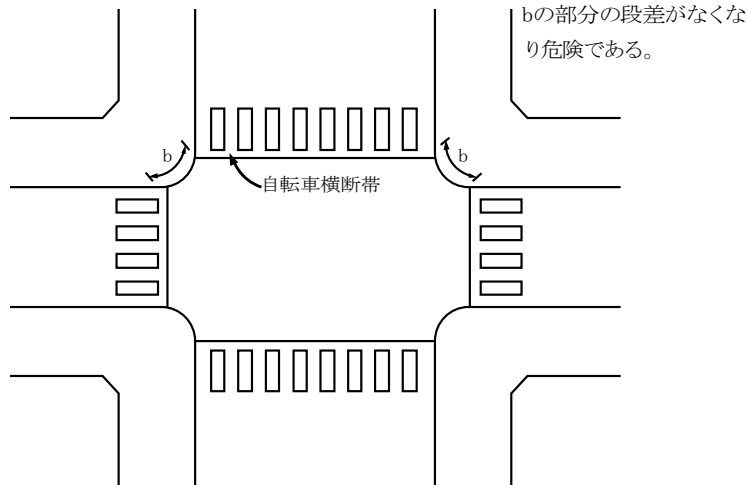
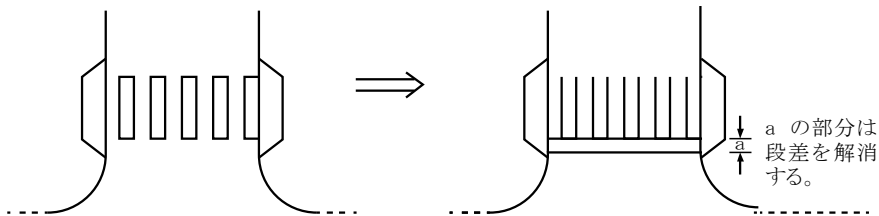
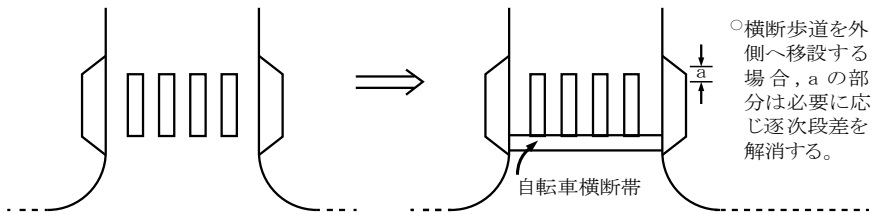


図 7-3 既設歩道の内側に自転車横断帯を設けると歩道等の巻き込み部の段差を有する部分がなくなる場合(参考)



○ 横断歩道の内側に自転車横断帯を設置する場合



又は

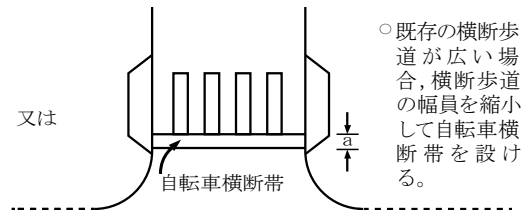


図 7-4 段差解消済み横断歩道に自転車横断帯を設ける場合(参考)

### 7-3 中央帯及び車両停車帯

#### 7-3-1 適用基準

中央帯及び車両停車帯の設計に関する関係図書を下記に示す。

表 7-2 関係図書

関係図書	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	H27. 6	日本道路協会
道路緑化技術基準・同解説	H28. 3	日本道路協会

中央分離帯をマウンドアップ方式で植栽する場合は、「道路緑化技術基準によるものとする。また、道路鋸（チャッターバー）使用については、「道路鋸（チャッターバー）総点検の結果について」により十分考慮すること。

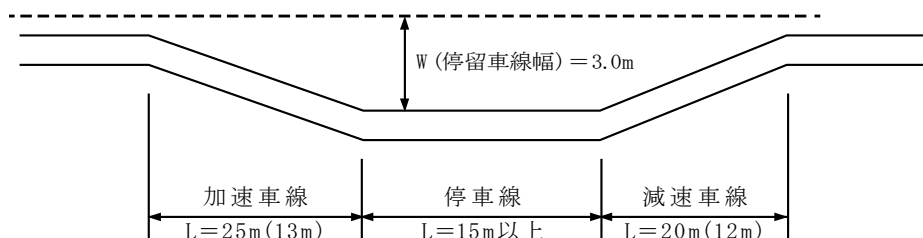
#### 7-3-2 バス停の位置

- (1) 平面線形は直線部分または標準値以上の曲線半径を持つ箇所にもうけるものとする。
- (2) 縦断勾配の小さい区間に設置する。
- (3) 交差点付近に設ける場合は、織り込み長の距離だけ離し、交差点を過ぎてから設けるものとする。
- (4) バス乗降場の幅員は、歩道を兼用する場合は、乗降者及び路上施設帯等の必要幅を考慮して決めるものとする。
- (5) 既設安全施設等を十分活用できる位置を選び、乗降客の安全をはかること。

道路構造令の解説と運用  
(H27.6) P646

道路構造令の解説と運用  
(H27.6) P648

#### 7-3-3 バス停の構造



九地整運用

図 7-5 バス停の構造

- (1) 停車長 15mはバス 1 台で考えているので、台数が多い場合は 1 台につき 15m長くとるものとする。
- (2) 交差点付近に設ける場合には、織り込み長 30m以上離すものとする。
- (3) 地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合は、減速、加速車線長はそれぞれ ( ) 書の値まで縮小できる。
- (4) 車両停車帯と車道との境界線は幅広 (30cm) の破線とするが、やむを得ず 2.75 m未満の停留車線幅とする場合は前後の外側線幅の実践で継ぐものとする。

### 7-3-4 舗装構造

バス停車線の舗装は本線車道部舗装と同一とする。

### 7-4 付加追越車線

#### 7-4-1 適用基準

付加車線の設計に関する関係図書等下記に示す。

表 7-3 関係図書

関係図書	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	H27. 6	日本道路協会

#### 7-4-2 付加追越車線

付加追越車線とは、沿道状況等により追越しもしくは追抜きが困難な区間または追越禁止区間が長く続く道路において、低速車を他の車両から分離して通行させるために設ける車線である。

付加追越車線の設置方法は図に示すように、道路の外側を本線、内側を付加追越車線として利用することを原則とする。

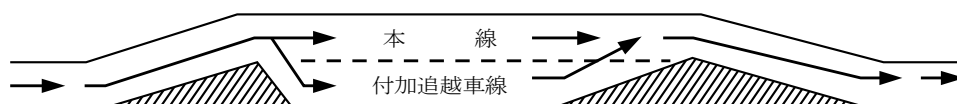


図 7-6 付加追越車線の概念図

#### 7-4-3 ゆずり車線

ゆずり車線とは、沿道状況等により追越しもしくは追抜きが困難な区間または追越禁止区間が長く続く道路において、低速車を他の車両から分離して通行させるために、図に示すように本線の外側に付加する車線である。

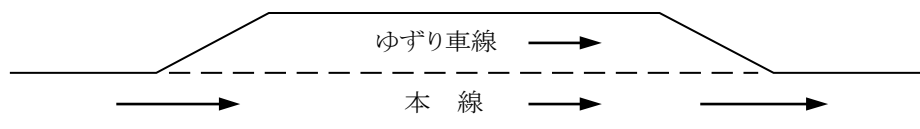


図 7-7 ゆずり車線の概念図

#### 7-4-4 標示板

標示板とは、ゆずり車線・追越車線の円滑かつ安全な走行を図るために、道路管理者が道路上に設置する案内、注意喚起、指導用の標示板をいい、標識令に規定される道路標識以外のものをいう。

### 7-5 登坂車線

登坂車線の計画設計に際しては、「道路構造令の解説と運用 (H27.6)」により行うものとする。

道路構造令の解説と運用  
(H27.6) P205~206

道路構造令の解説と運用  
(H27.6) P208

## 8 現道残部の処理

### 8-1 道路旧道敷地の処理

#### (1) 現状と課題

道路の旧道敷地は、道路利用者の休憩ゾーンとして、また、大型車などの待機ゾーンやモシモシゾーンとして多様な利用機能を有している。

しかしながら、道路旧道敷地におけるゴミの不法投棄は依然として後を絶たず、道路管理者として、また、環境問題としても放置できない切実な課題となっている。

#### (2) 対応

旧道、残地、不要地などが発生する場合は、計画の段階から市町村への引き継ぎ、廃道、ゆとりゾーンへの活用などを検討するとともに、確実に実施する。

ソフト面については、社会全体のモラル向上のため、「道の里親制度」の普及、ボランティア活動への参加など、道路愛護意識を図ると共に、更にマスコミ等を通じた啓発活動を推進する。

#### (3) 現道残部の処理方法

現道残部は、管理を市町村へ引継ぐよう事前に調整を図るものとするが、現道残部を引き続き管理する際は、下記の方法により行うこと。

① 植栽を行い、沿道の美化を図る方法

② パーキングエリアとして利用する方法

②の場合の舗装構成については、「第1編 道路設計 第3章 舗装 8-7 取付道路の舗装構成」を参照すること。

③ 排水処理を目的とする方法

舗装のCBRに関係なく下記によるものとする。

表8 アスファルト舗装構成

	使用材料	施工厚
表層工	密粒度アスファルト	4 cm
路盤工	再生クラッシュラン	10 cm

## 9 用地幅杭及び用地境界杭の設置

用地杭及び用地境界杭の設置場所構造等については、特別の場合を除き本手引きを標準とする。

ここで「用地杭」とは、取得し又は使用しようとする土地の区域を明示するために打設する杭をいい「用地境界杭」とは、用地取得の完了した土地と、これに隣接する土地との境界を明示するために打設する杭をいう。

「道路用地境界杭及び用地境界杭の設置について」  
九建道工第109号  
(H43.11.1)  
道路関係事務所長  
宛発道路部長

### 9-1 用地杭の設置

用地杭は直線で結ばれる境界の折点のすべてに設けるほか、同一直線が長くつづく所では、原則として20m間隔に打設するものとする。ただし、必要に応じて間隔を伸縮できるものとする。

#### 9-1-1 用地杭の構造及び設置の時期

用地杭は用地（幅杭）測量のとき適当な寸法の本杭を打設するものとする。

#### 9-1-2 切土部における用地杭の設置

切土部の法肩には道路構造保全に必要な余裕をとって用地杭を設置するものとする。余裕幅は切土の高さによって、下記の範囲を標準として土質や地形、地目（宅地、農地、山地等）に応じて適宜決定するものとする。

腰止擁壁がある場合は擁壁より上部の切土高さについて、下表を適用するものとする。

表9 切土高さと余裕幅

切土の直高(h : m)	余裕幅(e : m)
0 ~ 1	0.0 ~ 0.5
1 ~ 3	0.5 ~ 1.0
3 ~ 5	0.8 ~ 2.0
5 ~ 10	1.5 ~ 3.0
10 ~ 15	2.0 ~ 4.0
15 ~ 20	3.0 ~ 5.0
20m以上	5.0m以上

擁壁のみの場合は天端より30cm程度の余裕をとるものとする。

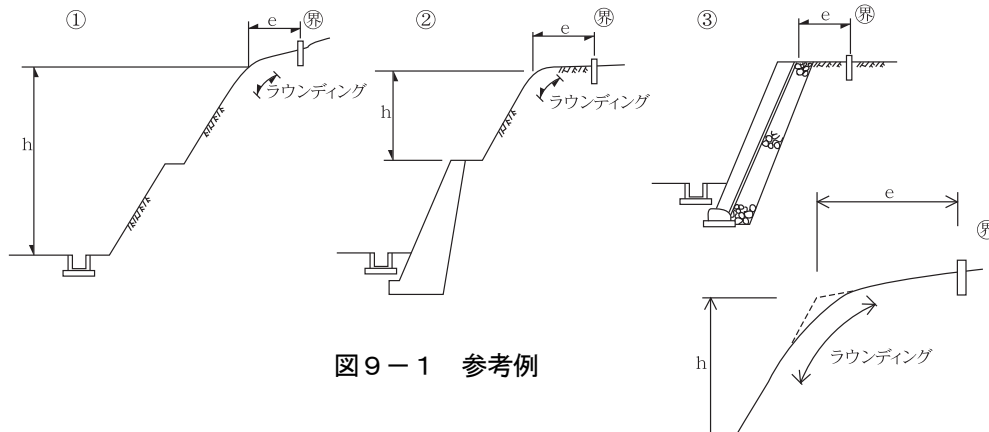


図9-1 参考例

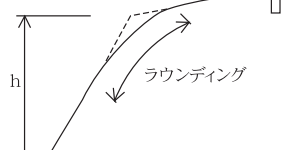


図9-2 詳細図

### 9-1-3 盛土部における用地杭の設置

- (1) 盛土部の法尻には道路構造安全に必要な余裕をとって用地杭を設置するものとする。  
この幅は30 cm程度を標準とする。ただし、盛土が高い場合や地形の複雑なところでは50 cm～1 m程度の余裕をとってもよい。
- (2) 法先石積を設ける場合は、(ア)の位置に用地杭を設置し、そこに石積の面を合わせて施工するものとする。
- (3) 法先コンクリート側溝のある場合は側溝外壁面までを用地境として用地杭を設置するものとする。
- (4) 法先土側溝のある場合は、土側溝外肩より30 cm程度の余裕をとって用地杭を設置するものとする。
- (5) 擁壁のある場合は、原則として基礎前面に用地杭を設置する。

「道路用地境界杭及び用地境界杭の設置について」  
九建道工第109号  
(H43.11.1)  
道路関係事務所長  
宛発道路部長

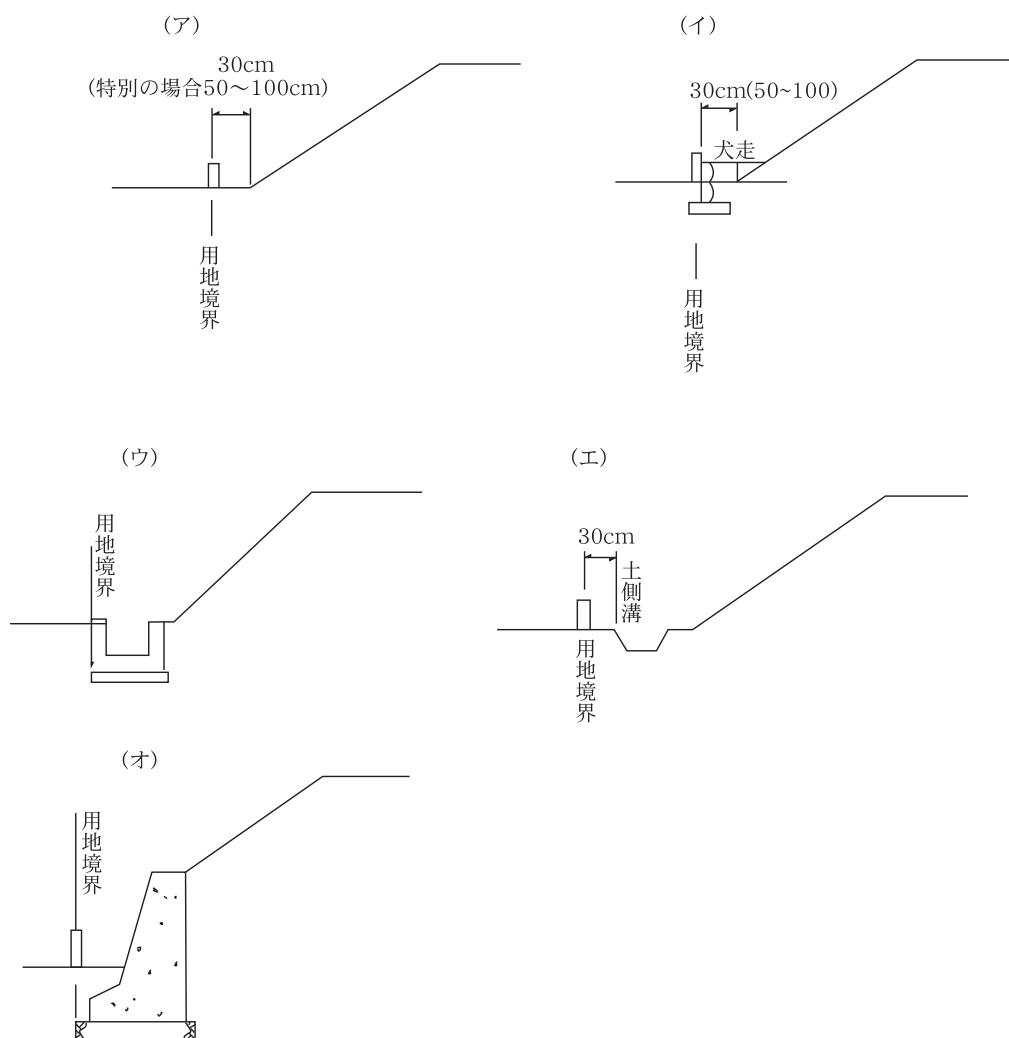


図9-3 用地境界の例

#### 9-1-4 市街地における用地杭の設置

市街部において隣接地が平地であれば特に余裕をとらず、歩道縁石外面（側溝の場合は外壁外面）を用地境界とするものとする。

ただし、この場合無償借地分については土地の所有者と無償借地契約を締結し、所有者の同意を得た上で道路法の摘要を受けられるように、道路区域として告示をするものとする。なお、民地側が宅造等を行い無償借地契約の必要がなくなった場合は契約を解除し、併せて区域変更を行うものとする。また、取付道路等の箇所についても同様とする。

「道路用地境界杭及び用地境界杭の設置について」  
九建道工第109号  
(H43.11.1)  
道路関係事務所長  
宛発道路部長

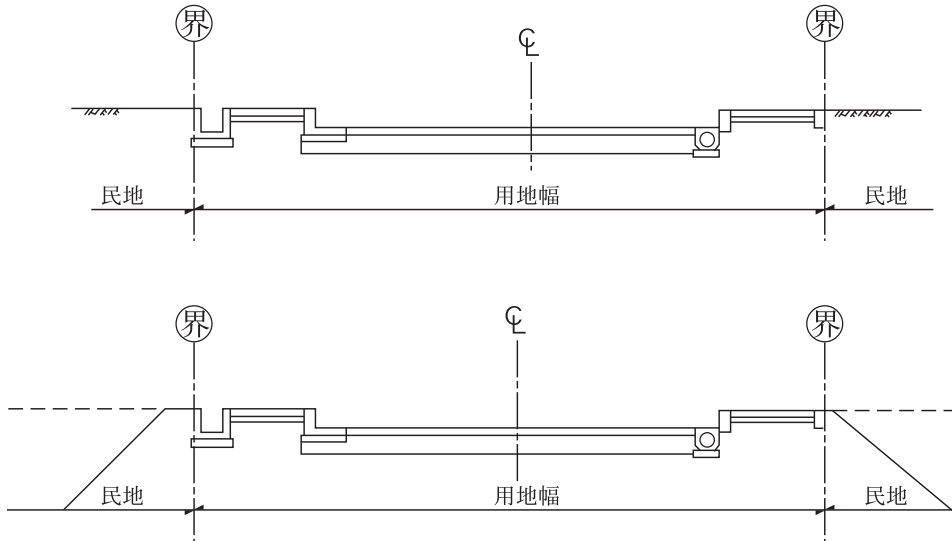


図9-4 市街地における用地境界の例

#### 9-1-5 切土、盛土のない部分における用地杭の設置

- (1) 切土、盛土のない部分においては前後との関連で若干の余裕をとるものとする。
- (2) 市街部において隣接地が平であれば特に余裕をとらず歩道縁止石外面（側溝がある場合は側溝外壁外面）を用地境界とし、支障とならない所に用地杭を設置するものとする。

なお、市街部における用地巾の決定には、都市計画事業等の関連を十分調査のうえ主務課と協議して決定するものとする。

#### 9-1-6 暫定施工の場合の用地杭の設置

4車線計画のうち、まず2車線分を施工したり、又は歩道部分のみ後年度に施工するなど暫定施工の場合における用地杭は、全幅施工が必要な場合は用地を含めて設置するものとする。

### 9-1-7 橋梁、トンネルにおける用地杭の設置

- (1) 高架橋の下は特別の場合を除いて、原則として買収するものとし、橋梁直下の両側に 50 cm 程度の余裕をとって用地杭を設置するものとする。短い橋（又はカルバートなど）の場合は前後法尻を延長した線を以て用地境界としてよい。
- (2) 河川、鉄道等を跨ぐ橋梁の場合は夫々の規定に従って占用手続をとるものとし、用地杭の設置の必要はない。
- (3) トンネル及び地下道の用地の買収は、土木部関係課と協議する。
- (4) 地下道の場合は工事の施工方法その他に応じ適正な補償を行い用地の買収は行わないものとする。

「道路用地境界杭及び用地境界杭の設置について」  
九建道工第 109 号  
(H43.11.1)  
道路関係事務所長  
宛発道路部長

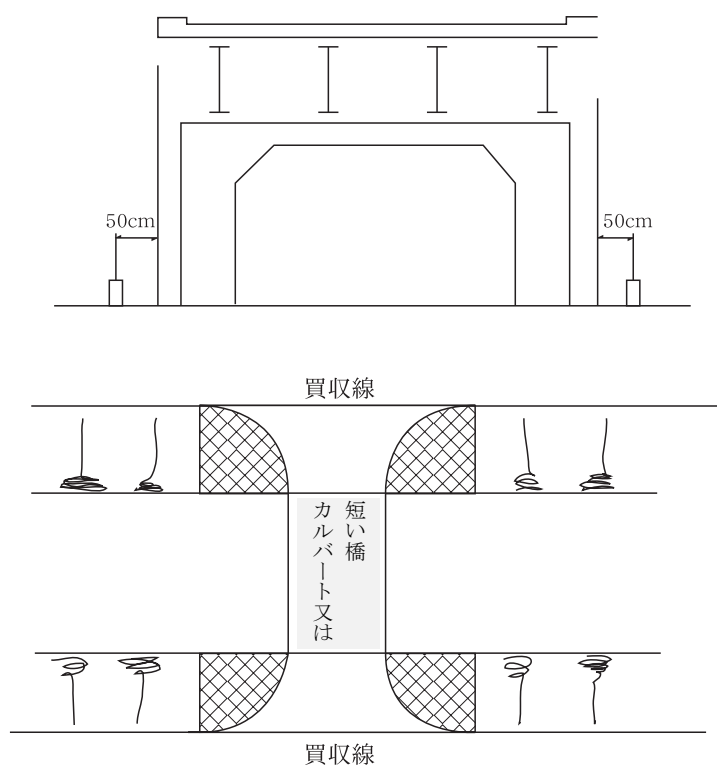


図 9-5

### 9-2 用地境界杭の設置方法

用地境界杭は、前項用地杭の設置基準に準じて設置するものとする。

なお、用地境界が構造物（法先石積、法先コンクリート側溝、歩道、縁止石等）で明確にされている所でも原則として用地境界杭を設けるものとする。この場合の間隔は適宜伸ばしてよい。

#### 9-2-1 用地境界杭の設置時期

用地境界杭は、土地取得後すみやかに設置するものとする。この際、既設の用地杭は取去的ものとする。

ただし、土地取得後、工事着工まで期間が短い場合においては、工事完了後設置することができる。



## 9-2-2 用地境界杭の構造

用地境界杭は、鉄筋コンクリート杭とし、下図に示す構造のものとし、場所に応じて根架で補強するものとする。

また、岩等の場合は、適当な長さに切断し、根入れを浅くしてコンクリートによる根固めを行うことができる。

なお、鉄筋コンクリート杭の設置が出来ない場合は、境界板を設置することができる。

鉄道関係については、別途協議して定めることができる。

「道路用地境界杭及び用地境界杭の設置について」  
九建道工第109号  
(H43.11.1)  
道路関係事務所長  
宛発道路部長

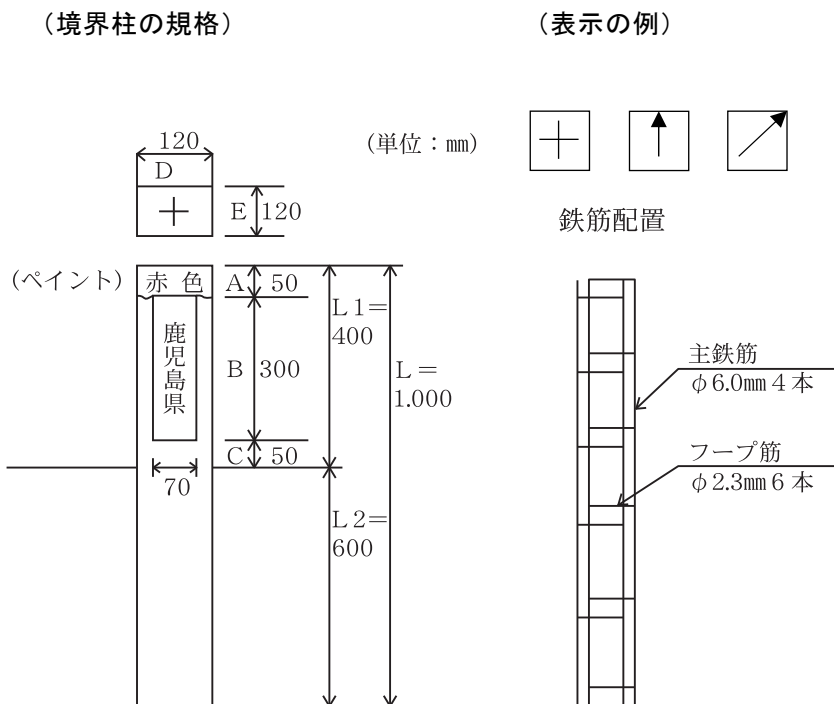


図9-6 用地境界柱の規格

※ (注)

- 1 頭部のA=50mmは、工場出荷時は無着色とするが、現場において「赤色」ペイント塗布（鉢巻き）を行う。

なお、ペイントについては、コンクリート面对応の油性を使用し、特に規定はしない。

- 2 鹿児島県の文字2面とし、ゴシック体でサイズは60mmとする。

(境界柱の規格)

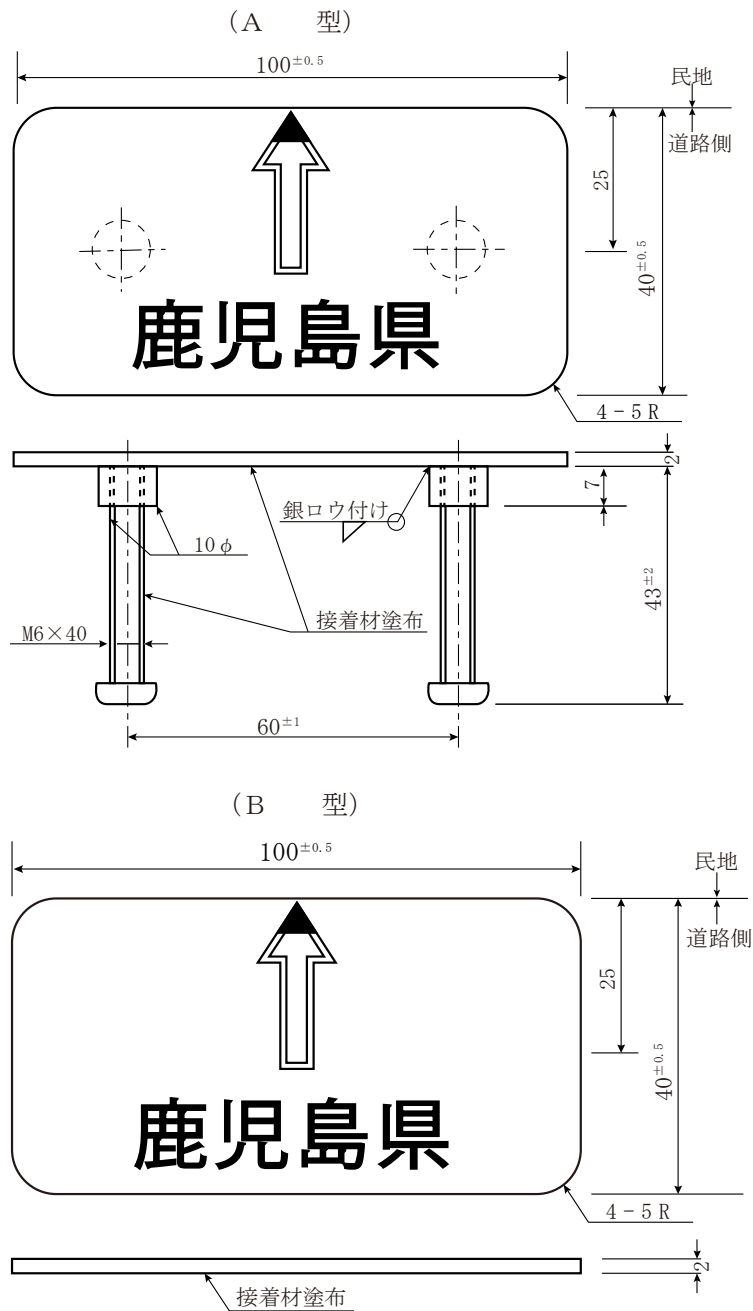


図9-7 用地境界板の規格

A型, B型境界柱の材料

プレート  $t = 2$

補強カラー  $10 \phi$  黄銅棒

脚  $M6 \times 40$  ネジ (鉄)

プレート, 表面よりエッチング加工黒色塗料充填

▲部 赤色塗料充填後クリヤーラッカーを塗布する。

## 10 暫定施工

将来4車線以上の計画がある道路の暫定施工については、主務課と協議して決定すること。

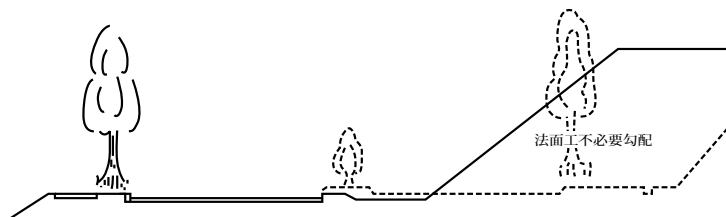
暫定断面の方式の決定においては、投資効果、施工性、管理面、地域の状況及び交通安全等を考慮して決定する。なお、暫定供用が長期にわたる場合には、特に交通の安全に対する配慮を要するので注意する。

以下に、暫定断面の標準的なものを示す。

### (1) 片側部分供用

最も多く用いられてきた暫定施工の形で、事業費の面で有利に計画出来る。

構造物の状況や土工バランスの状況を考慮することで、初期投資を抑えることが可能であり、また、暫定切土の法面については法面工を要しない勾配での切り取りも計画出来る。



### (2) 両側部分供用

#### ① 沿道利用型

供用直後から活発な沿道利用が見込まれる場合の暫定施工の形で、事業費の面では不利な点がある。車道部の幅員は、沿道利用者や故障車の停車等により、交通の障害が生じないように考慮する必要がある。

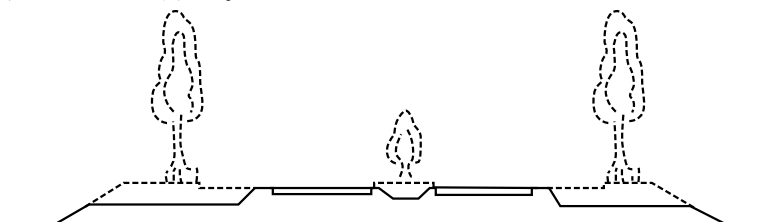


#### ② 沿道開発型

##### [I型]

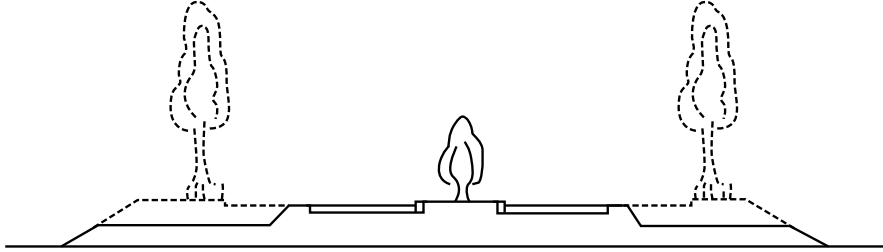
供用後に沿道の開発が見込まれる地域の暫定施工の形で、事業費の面で有利になることがある。中央分離帯及び、用地境界付近の構造物等を省略して暫定供用することを検討する。歩道等は設置することが原則であるが、沿道の状況等を判断し、路肩部分を拡幅して対応するなどにより、当面の間の設置を見合わせることも考慮に入れる。

なお、上下線の交通を分離する場合の車道部の幅員は、「①沿道利用型」と同様の配慮を要する。



[Ⅱ型]

供用後に沿道の開発が見込まれる地域の暫定施工の形で、Ⅰ型に対し交通量が多い等交通安全に対する配慮が必要な場合に、中央分離帯等必要な施設を設置する。



## 11 道路の区域決定（変更）及び供用開始の手続きについて

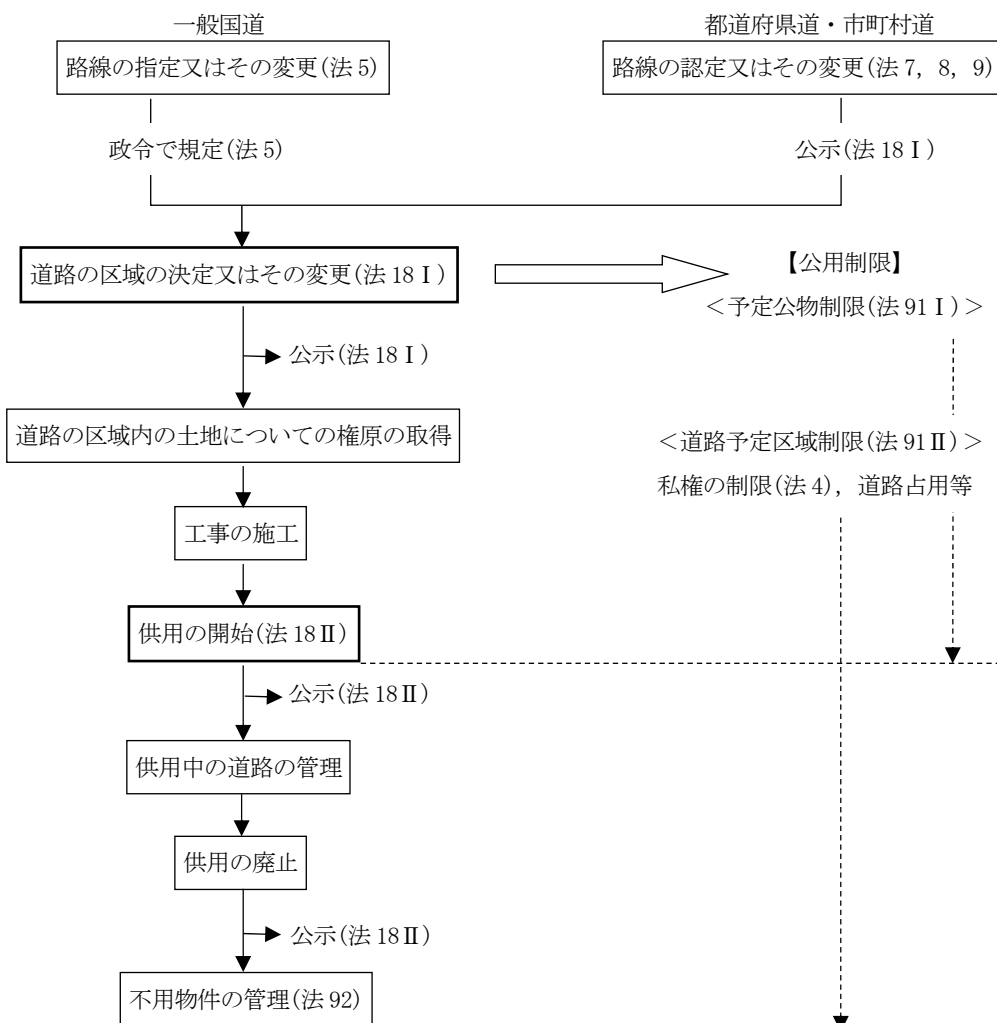
### 11-1 区域決定（変更）及び供用開始手続きの位置付け

道路管理者は、路線の指定又は認定がなされたときに定まり、区域の決定をはじめ、道路の新設、改築、維持、修繕、占用の許可、監督処分等の一連の管理行為を行うこととなる。（道路法第5条・7条関係）

道路法では道路の新設に際し、路線の指定又は認定、区域決定及び供用開始の手続を規定している。道路工事等により道路の区域に変更が生じる場合には、区域変更を行い、工事完了後、新たに道路の区域になった部分について一般交通の用に供する旨の意思表示として、供用開始を行うことになる。（道路法第18条）

とかく道路の区域の決定、変更等の管理上の事務手続は遅滞しがちであるが、道路の区域の決定（変更）は、道路管理上最も基本的かつ重要な行為であり、全ての管理行為はこれらの行為の上に立脚しているのであるから、道路の区域が不明である場合は適正な管理行為を行うことができず、ひいては重大な紛争の原因となりかねないので、道路管理者は常に道路の区域が明確にされているよう取り扱わねばならない。

【道路の成立から廃止までの流れ】



※従来から道路の区域決定(変更)は、当該道路の供用の開始と同時に行う例が多いが、本来は道路となる土地について権原を取得する前に行うべきものである。

## 11-2 区域決定（変更）（道路法第18条第1項）

### (1) 道路の区域

「**道路の区域**」とは、道路を構成する敷地の幅及び長さによって示される平面的区域であって、道路法が全面的に適用される土地の部分である。

### (2) 道路の区域決定（変更）

- ① 道路の範囲を確定する行政上の確認行為であって、これにより道路法の適用範囲が明確となる。
- ② バイパス工事，線形改良，拡幅工事等，既に決定された道路の区域の一部を変更する場合（路線認定上の起終点又は重要な経過地を変更する場合を除く。）は，全て区域変更を行わなければならない。

#### 【区域変更の事例】

バイパス工事，線形改良，歩道設置や付加車線設置に伴う拡幅工事  
災害復旧工事，災害防除工事，流末処理施設の設置工事  
土地区画整理事業等の他事業，廃道処理，既存の区域変更の修正等，その他

### (3) 区域決定・変更の効果（道路法第91条）

#### ① 道路の**区域決定（変更）**を行うと

→ 区域内における一定の行為が制限される。

以下の行為について，道路管理者の**許可**が必要となる。

- ア 土地の形質の変更
- イ 工作物の新築，改築，増築又は大修繕
- ウ 物件の付加増置（例 植栽等）

道路の建設が計画されている土地について，形質の変更や工作物の新築等が行われると，その後の道路新設又は改築に当たって，物理的な障害となるとともに，補償費用の増加により経済的な支障が生ずるので，道路管理者の許可にかからしめることとしたもの。

また，これにより道路となるべき土地に対する無駄な投資を防ぐという国民経済上の効率的資源配分にも資するものである。

#### ② さらに，**権原取得後は道路予定区域**として

→ 私権の制限（道路法第4条），道路占用（道路法第32条）等の道路法の規定が供用後の道路に準じて適用される。

（準用される規定）

第4条（私権の制限），第3章第3節（道路占用），第43条（道路に関する禁止行為）  
第44条（沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務）  
第44条の2（違法放置物件に対する措置），第47条の9（道路保全立体区域）  
第48条（道路保全立体区域内の制限），第71条（監督処分）  
第72条（監督処分に伴う損失の補償等），第73条（負担金等の強制徴収）  
第75条（法令違反等に関する指示等），第87条（許可等の条件）  
第92条から第95条（不用物件の取扱い）

- **権原**とは、ある法律行為又は事実行為を正当ならしめる法律上の原因のこと。ここでは、**所有権、地上権、賃借権、使用貸借権**など
- **私権の制限**とは、公共の用に供するために必要な限度で課せられる行為の制限のこと。  
ただし、道路をその目的に供用することに、なんら妨げられることがないことから**所有権の移転は可能**。また、道路の効用保持に影響がないことから**抵当権の設定や移転も可能**である。

(4) 区域決定（変更）の時期

- ① **区域決定は路線認定後**、遅滞なく行わなければならない。
- ② **区域変更は、工事計画作成後、権原取得前**に行うことが原則である。
- ③ 道路法の適用を受けようとするため、速やかに**区域の決定、変更**の手続きを行い、その後、**供用を開始するまでの間に当初の区域に変更が生じる場合は、その都度区域変更を行うこととなる。**

(5) 区域決定（変更）の事務手続

- ① 地域振興局建設部長等は、「**区域変更等調書チェック表**」によりチェックを行った後、道路維持課長に道路の**区域決定（変更）調書**を提出し、道路維持課長はその内容を精査し**告示**を行う。

(添付資料)

- 位置図（縮尺 5 万分の 1 以上）
  - 平面図（縮尺 1000 分の 1 以上）
  - 廃道敷地調書（廃道が生じる場合のみ）
  - 起終点地番の登記簿の写し及び地番の確認できる図面（地籍図、丈量図等）
  - 区域変更等調書作成チェック表
- ※ 廃道敷地調書については、「**廃道敷地事務処理要領の制定(平成 4 年 3 月 13 日 付け道維第 471 号土木部長通知)**」を参照すること。

(6) 区域決定（変更）の公示

- ① 道路法では道路の区域を決定し、又は変更した場合は、これを公示しなければならないとされ、本県においては**県公報**により**告示**している。

(公報掲載事項)

道路の種類、路線名、区間、敷地の最小・最大幅員、延長、図面の縦覧場所及びその期間

(7) 廃道敷地及び旧道敷地について

- ① 道路事業の施行に際しては、**廃道敷地**の発生の抑制に努めるとともに、やむを得ず**廃道敷地**が発生する場合は、**予備設計の段階で詳細に検討し、その処理方針を策定すること。**
- ② 特に、バイパス工事等により、旧道敷地が発生する場合は、工事に着手する前までに、**市町村と地域振興局建設部長の間で協定書の締結**を行い、速やかに市町村道としての**路線の認定**、及び**新道の完成前までに区域決定・供用開始の告示の手続**をするよう依頼すること。

③ なお、新道完成後、区域変更（ダブル解除）により、旧道の区域を除外する場合は、次の資料を添付すること。

- ア 市町村道認定の議決書
- イ 路線認定の告示
- ウ 区域決定（変更）の告示
- オ 供用開始の告示
- ※ 全て写しで可。

市町村が新たな路線認定を行わず、既存路線の区域変更により対応した場合は、③④のみの添付で可。

### 11-3 供用開始（道路法第18条第2項）

#### (1) 供用開始

① 「**供用開始**」とは、**路線の認定及び区域決定（変更）**という行政行為を経て、外形上も公共の用に供し得る状態となった道路を、一般交通の用に供する旨意思表示する行政行為である。

#### 【供用開始の要件】

- ア 道路予定地について、道路管理者が正当に**所有権、使用权等の権原を取得**していること。
- イ 道路として物的施設が一般交通の用に供して差し支えない程度に備わっていること。

#### (2) 供用開始の効果

① **供用開始の告示**がなされると、道路法の規定が全面的に適用されることとなり、道路法上の道路として管理が行われる。

#### (3) 供用開始の手続

① 地域振興局建設部等は、道路の工事の全部又は一部が完成し、一般交通の用に供することができる状態となり、その部分について**工事完了検査**を終えたものについては、**道路引継書**により道路維持課長に引き継ぐものとし、道路維持課長はその内容を精査し、道路の**供用開始の告示**を行う。

#### (添付資料)

- ・位置図（縮尺5万分の1以上）
- ・平面図（縮尺1000分の1以上）
- ・新道丈量図（縮尺500分の1以上）
- ・起終点地番の登記簿
- ・橋梁一般図（該当がある場合のみ）
- ・工事検査調書の写し
- ・兼用工作物の管理協定（該当がある場合のみ）
- ・使用貸借、賃貸借等の契約書の写し



(4) 供用の公示

① 道路法第 18 条で道路の供用を開始する場合は、これを**公示**しなければならないとされ、本県においては、**県公報**により**告示**している。

なお、公示により供用開始の効力が発生する。

(公報登載事項)

道路の種類，路線名，区間，供用開始の期日，図面の縦覧場所及びその期間
------------------------------------

※公報登載までの流れについては、区域決定（変更）の告示と同様