

### 3 道路の構造に関する基準

### 3 道路の構造に関する基準

#### 3-1 都市計画法施行令第25条第5号（歩車道の分離）

令第25条（開発許可の基準を適用するに必要な技術的細目）

五 開発区域内の幅員9m以上の道路は、歩車道が分離されていること。

開発区域内に設ける幅員9m以上の道路については、歩車道が分離している構造とすること。また、開発区域内に設ける幅員9m未満の道路についても、歩車道が分離されていることが望ましい。

#### 3-2 都市計画法施行規則第24条第1号（道路に関する技術的細目）

規則第24条

一 道路は、砂利敷その他の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさない構造とし、かつ、適当な値の横断勾配が附されていること。

##### (1) 舗装構成

道路は安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさない構造とし、原則としてアスファルト舗装とすること。また、歩道舗装については、アスファルト舗装(透水性舗装、密粒度舗装)もしくはインターロッキング舗装とする。

ア 開発区域内における車道の舗装構成

##### ① 車道幅員が5.5m未満の道路

##### a 大型車通行のない道路

	材料	厚み (cm)
表層	密粒度As (13)	4
路盤	切込碎石 (RC-40)	20

##### b 大型車通行のある道路（L交通を想定）

	材料	厚み (cm)
表層	密粒度As (13)	5
上層路盤	粒調碎石 (M-30)	10
下層路盤	切込碎石 (RC-40)	12
路床	設計CBR 8 以上	

TA=11

### 3 道路の構造に関する基準

#### ② 車道幅員が5.5m以上の道路

##### a 大型車交通量100台/日未満（L交通）

	材料	厚み (cm)
表層	密粒度As	5
上層路盤	粒調碎石 (M-30)	10
下層路盤	切込碎石 (RC-40)	12
路床	設計CBR 8 以上	

TA=11

##### b 大型車交通量100台/日以上250台/日未満（A交通）

	材料	厚み (cm)
表層	密粒度As	5
上層路盤	粒調碎石 (M-30)	13
下層路盤	切込碎石 (RC-40)	14
路床	設計CBR12以上	

TA=13

#### イ 開発区域内における歩道（市道）の舗装構成

##### ① アスファルト舗装

##### a 通常部

	材料	厚み (cm)
表層	透水性As、密粒度As	3
路盤	切込碎石 (RC-40)	12

※透水性Asを使用する場合は、原則フィルター層を設けること。

##### b 車両乗入れ部

※ 乗入れ対象が乗用車の場合

	材料	厚み (cm)
表層	密粒度As	4
路盤	切込碎石 (RC-40)	20

※ 乗入れ対象が普通貨物自動車（6.5 t 積以下）

	材料	厚み (cm)
表層	密粒度As	5
上層路盤	粒調碎石 (M-30)	10
下層路盤	切込碎石 (RC-40)	15

※ 乗入れ対象が中大型貨物自動車（6.5 t 積超）

	材料	厚み (cm)
表層	密粒度As	5
基層	粗粒度As	5
上層路盤	粒調碎石 (M-30)	15
下層路盤	切込碎石 (RC-40)	20

② インターロッキング舗装

a 通常部

	材料	厚み (cm)
ブロック	インターロッキング	6
砂またはモルタル		3
路盤	切込碎石 (RC-40)	12

b 車両乗入れ部

※ 乗入れ対象が乗用車の場合

	材料	厚み (cm)
ブロック	インターロッキング	8
砂もしくはモルタル		3
路盤	切込碎石 (RC-40)	20

※ 乗入れ対象が普通貨物自動車（6.5 t 積以下）

	材料	厚み (cm)
ブロック	インターロッキング	8
砂もしくはモルタル		3
上層路盤	粒調碎石 (M-30)	10
下層路盤	切込碎石 (RC-40)	15

※ 乗入れ対象が中大型貨物自動車（6.5 t 積超）

	材料	厚み (cm)
ブロック	インターロッキング	8
モルタル		3
瀝青またはコンクリート		10
路盤	切込碎石 (RC-40)	20

### 3 道路の構造に関する基準

#### ウ 開発区域外の車道（市）及び歩道（市）の舗装構成

開発区域外における市が管理する車道及び歩道の舗装構成は、道路担当部局と協議の上決定すること。

#### エ 開発区域外の車道（国、県）及び歩道（国、県）の舗装構成

開発区域外における国もしくは県が管理する車道及び歩道の舗装構成は、各管理者と協議の上決定すること。

#### (2) 横断勾配

道路の路面に降った雨水を側溝または街渠へ導くため、表3-2-1に掲げる横断勾配を確保すること。

表3-2-1 横断勾配

	横断勾配
車道	1.5%～2.0%
歩道	1.0%もしくは2.0%

### 3-3 都市計画法施行規則第24条第2号（道路に関する技術的細目）

#### 規則第24条

二 道路には、雨水等を有効に排出するため必要な側溝、街渠その他の適当な施設が設けられていること。

#### (1) 道路側溝（落蓋式U形側溝）

築造道路において、開発区域内の雨水等を速やかに流末施設へ排出するため、道路の両側に道路側溝（落蓋式U形側溝）を設置すること。

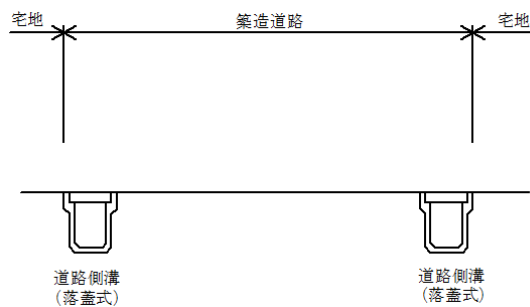


図3-3-1 道路側溝

ア 構造

- ① 雨水等を速やかに排出するため、堅固で耐久力を有するプレキャスト鉄筋コンクリート製品もしくは現場打ちコンクリート側溝を使用すること。また、J I S規格以外の製品もしくは現場打ちコンクリート側溝を設計する場合は、部分厚、鉄筋径、かぶり等を十分検討すること。
- ② 車道に設置する側溝は3種を使用し、歩道に設置する側溝は1種を使用すること。ただし、歩道の乗入れ部分に設置する側溝は車道と同様の構造とする。
- ③ 水路勾配を調整するために側溝底部に打設するコンクリートの厚みは、最低5 cm以上とすること。
- ④ 水路勾配の最低勾配は0.3%とし、急勾配となる場合は平均流速が0.6m/s～3.0m/s以内になるように落差工等を講じること。
- ⑤ 道路側溝の断面は、原則として内幅が300 mmのものとする。ただし、築造道路の末端部分等において、上流から雨水等の流入がない場合は内幅を250 mmにすることができる。

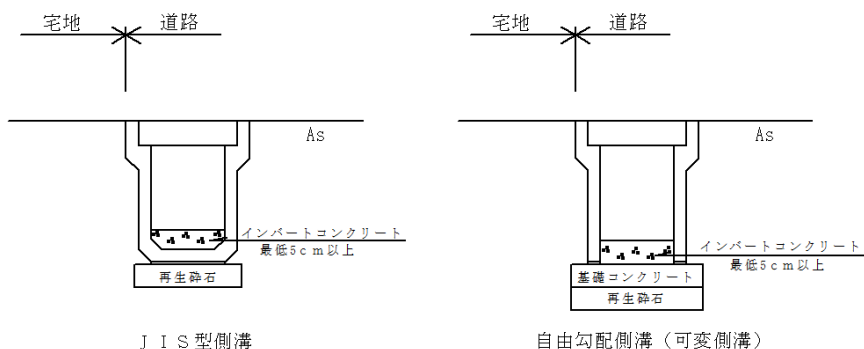


図3-3-2 底打ちコンクリート

イ 側溝等の法線

道路側溝等は、原則として官民境界線沿いに設置すること。なお、官民境界線沿いに道路側溝等を設置できない理由がある場合は、この限りではない。

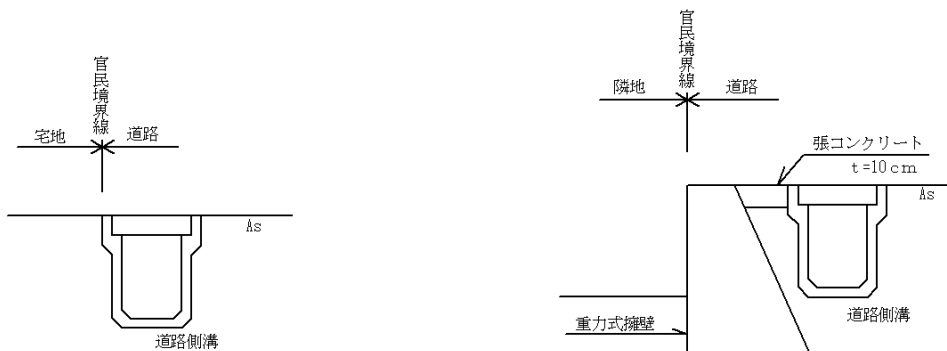


図3-3-3 側溝等の法線

### 3 道路の構造に関する基準

#### ウ 築造道路末端部の整備方法

築造道路の末端部が宅地に接する場合において、境界線沿いには道路側溝（落ち蓋式側溝）もしくは地先境界ブロックを設けるものとし、車両の出入りが頻繁に予想される場合は、横断側溝を設けること。なお、開発区域外の宅地等が隣接している場合は、地先ブロック、L型側溝等の道路構造物で代替することができる。

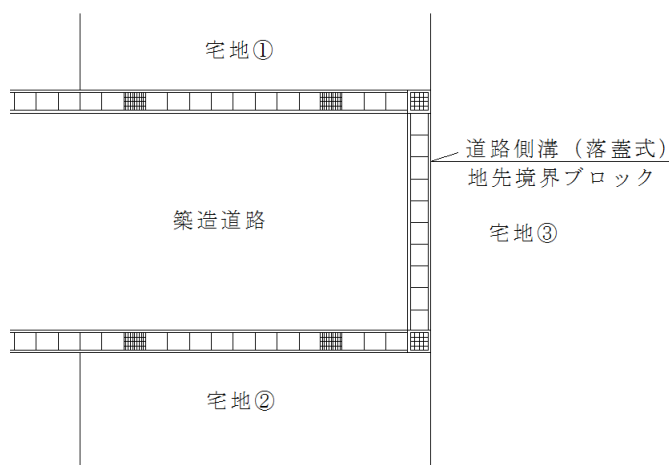


図 3-3-4 築造道路末端部分（道路側溝）

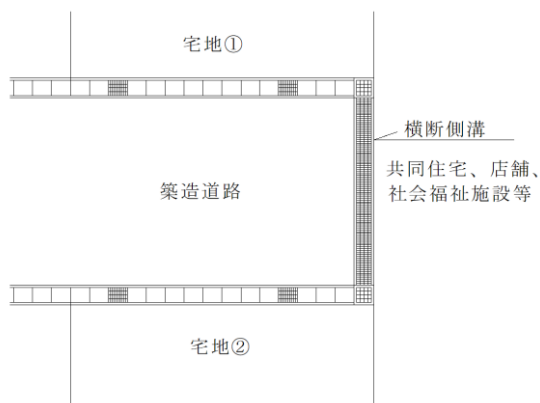


図 3-3-5 築造道路末端部分（横断側溝）

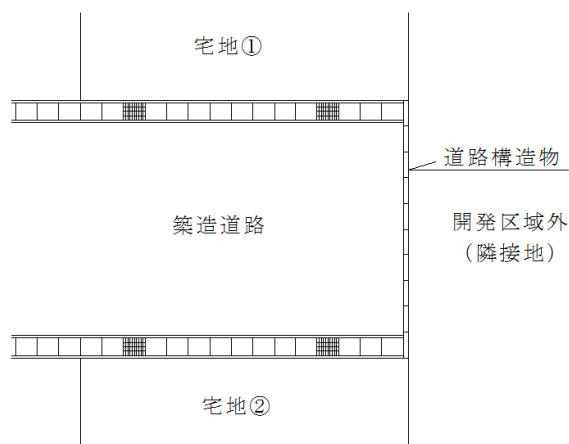


図 3-3-6 築造道路末端部分 (道路構造物)

エ コンクリート蓋

① 二次製品蓋の規格

設置するコンクリート蓋の規格は表 3-3-1 を参考に使用すること。また側溝本体継目とコンクリート蓋端部を合わせること。

表 3-3-1 コンクリート蓋の規格表

区分	規格	防音構造
車道	3 種	ノイズレス (ゴム有)、 サイレント
歩道	1 種	

② 二次製品蓋の加工

二次製品蓋の加工について、短辺の長さは製品長の 1/2 以上とすること。

③ 現場打ちコンクリート蓋

現場打ちコンクリート蓋の短辺の長さは、25 cm 以上とすること。なお、鉄筋径は D13 以上、配筋間隔は 15 cm 以内、鉄筋かぶりは最低 3 cm、鉄筋本数は主筋・配力鉄筋ともに 3 本以上とすること。

オ グレーチング蓋

① 規格

設置するグレーチング蓋の規格は、表 3-3-2 を参考に使用すること。また、側溝本体継目とグレーチング蓋端部を合わせて設置すること。



3 道路の構造に関する基準

表 3-3-2 グレーチング蓋の規格表

区分	設計荷重	網目の種類	防音構造
車道	T-25	普通目	ノイズレス（ゴム有）
	T-14	細目	
歩道	T-2	細目	

② 設置間隔

路面排水を円滑に行うため、5 m毎にグレーチング蓋を設置すること。また、路面排水が集中する箇所は、グレーチング蓋の間隔を狭くすること。

(2) L型側溝（JIS A 5372）

ア 規格及び構造

- ① L型側溝（標準）及びL型側溝（乗入れ）の規格は、表3-3-3を参考とすること。
- ② 基礎コンクリートは、原則として設置すること。なお、基礎部が民地へ越境しないように必要に応じて基礎幅を減ずるものとする。

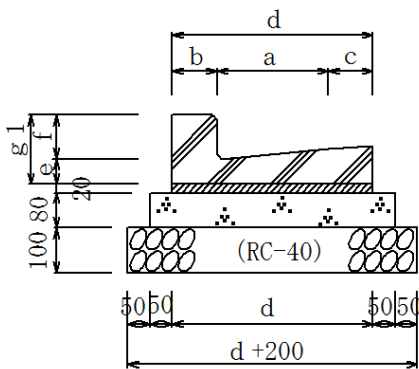


図 3-3-7 L型側溝（標準）

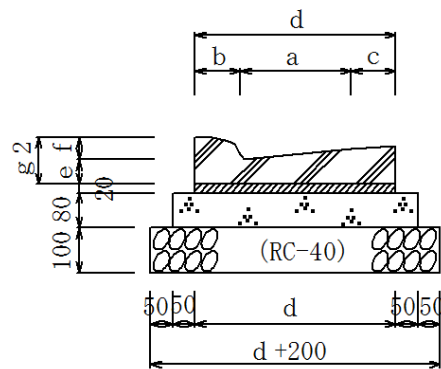


図 3-3-8 L型側溝（乗入れ）

表 3-3-3 L型側溝（鉄筋コンクリート）の規格表

呼び名		寸法										
		a	b	c	d	e	f	g1	g2	h	i	L
標準	250A	250	100	---	350	55	100	155	---	80	---	600
	250B			100	85							
	300	300		500	85						90	
乗入れ	250A	250	100	---	350	60	50	---	110	80	---	600
	300	300		100	500	55		105	85	90		

## イ L型用集水柵

L型側溝の延長が20m以内毎にL型用集水柵を設けること。

## (3) 集水柵

集水柵は、排水の分岐点・合流点、道路縦断の勾配変化点、側溝の折れ点・断面変化点に設置すること。また、グレーチング蓋はボルト固定を原則とする。

## ア 規格

設置するグレーチング蓋の規格は、表3-3-4を参考に使用するものとする。

表3-3-4 グレーチング蓋の規格表

区分	設計荷重	網目の種類	防音構造	開閉方法
車道	T-25	普通目	ノイズレス（ゴム有）	ボルト固定
	T-14	細目		
歩道	T-2	細目		

## イ 構造

- ① 集水柵内幅は管径（側溝含む）+200 mmを標準とする。また、集水柵へ流入する量が少ない場合は、管径（側溝含む）と同じ幅の集水柵（プレキャスト二次製品）を使用することができる。
- ② 泥溜めは15 cm以上確保すること。
- ③ 集水柵の深さが1 m以上となる場合は、人が降りて作業できる幅（内幅80 cm以上）を確保し、足掛金具（タラップ）などを設けること。
- ④ 設置するグレーチング蓋（集水柵用）の規格は、表3-3-4を参考に使用すること。

### 3 道路の構造に関する基準

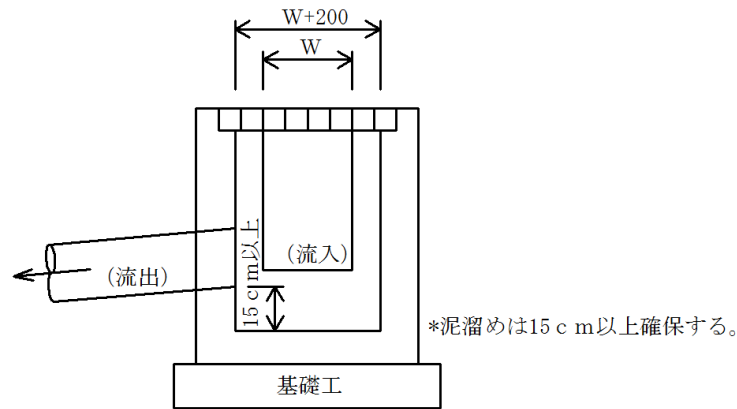


図 3 - 3 - 9 集水枳

#### (4) 横断側溝

横断側溝は、以下の①、②に該当する場合は原則設置すること。

- ①道路を横断する場合かつ路面排水が円滑に処理されない場合。
- ②工業団地内などにおいて、大型車両が頻繁に通過する場合。

##### ア 規格

設置するグレーチング蓋の規格は、表 3 - 3 - 5 を参考に使用するものとする。

表 3 - 3 - 5 横断側溝の規格表

区分	設計荷重	網目の種類	防音構造
車道	T-25	普通目	ノイズレス (ゴム有)
	T-14	細目	

##### イ 構造

- ① 水路の勾配は、0.3%以上とすること。
- ② グレーチング蓋の固定方法は、ボルト固定とすること。

#### (5) 管渠 (雨水)

管渠は、道路を横断する場合かつ路面排水を特に考慮しない場合に設置すること。

##### ア 規格及び構造

- ① 管渠の種類は、用途に応じて内圧及び外圧に対して耐える構造及び材質のもので、台付鉄筋コンクリート管、塩化ビニル管、鋼管等とする。
- ② 管渠の断面形状は、円形もしくは矩形を標準とする。
- ③ 管渠の上に舗装をかける場合は、所定の舗装厚を確保できるように水路の高さを計画すること。

## イ 接続方法

管渠の接続先が水路もしくは側溝の場合は、維持管理ができるように集水柵等を設置すること。また、管渠の接続先が本管（管渠）の場合は、支管や枝付き管等を用いて接続し、必要に応じて維持管理できるように集水柵もしくは人孔（マンホール）を設置すること。

## ウ 管渠の最小管径

管渠の最小管径は原則として 250 mm とし、L 型集水柵からの放流管は 200 mm とする。また、取付管の最小管径は 125 mm とする。なお、所定の土被りが確保できない場合は、防護等の措置を行うこと。

## (6) 道路構造物（地先境界ブロック）

地先境界ブロックは、道路と民地等の境界を明確にするために官民境に設置すること。また、車両の通過が予想される場合は、基礎コンクリートの幅を 30 cm 以上、厚みを 10 cm 以上とする。

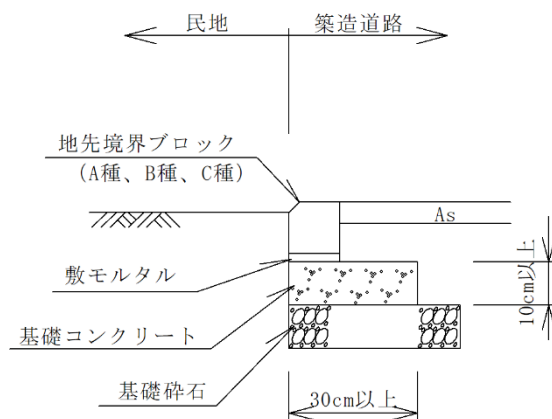


図 3-3-10 地先境界ブロック（車両通過が予想される場合）

### 3 道路の構造に関する基準

#### 3-4 都市計画法施行規則第24条第3号（道路に関する技術的細目）

##### 規則第24条

三 道路の縦断勾配は、9%以下であること。ただし、地形等によりやむを得ないと認められる場合は、小区間に限り、12%以下とすることができる。

##### (1) 縦断勾配

道路の縦断勾配は、9%以下とすること。ただし、地形等によりやむを得ないと認められる場合は、小区間に限り、12%以下とすることができる。また、ここでいう「やむを得ないと認められる場合」とは、想定される交通の質及び量を考慮し、特に消防自動車など車両交通の安全上支障のない場合をいう。

##### (2) 縦断曲線

縦断勾配が変移する箇所には、必要に応じて縦断曲線を設けること。

##### (3) 交差点接続部における取付け勾配

交差点における接続部の取付け縦断勾配は、2.5%以下とし、接続部35m以内の変化点には所定の縦断曲線を設けること。また、2.5%以下の勾配を設ける制限長は、幅員6.5m未満の道路の場合は10m以上とし、幅員6.5m以上の道路で山地部は15m以上、平地は35m（ただし地方部の平地は20m）以上設けること。

#### 3-5 都市計画法施行規則第24条第4号（道路に関する技術的細目）

##### 規則第24条

四 道路は、階段状でないこと。ただし、もっぱら歩行者の通行の用に供する道路で、通行の安全上支障がないと認められるものにあつては、この限りでない。

道路は通行の安全上支障のないものでなければならず、階段状道路の設置を禁止する。ただし、歩行者専用道路に限り階段状道路とすることができる。

## 3-6 都市計画法施行規則第24条第6号（道路に関する技術的細目）

## 規則第24条

六 歩道のない道路が同一平面で交差し、若しくは接続する箇所又は歩道のない道路のまがりかどは、適当な長さで街角が切り取られていること。

## (1) 隅切り

円滑な自動車交通を担保するため、歩道のない道路が同一平面で交差し、接続する箇所並びに歩道のない道路の曲がり角は、適当な長さで隅切りを行うこと。なお、隅切り長については、道路の幅員、道路の形状により決定するものとする。

表3-6-1 道路隅切り辺長

道路幅員	12	10	9	8	6	5	4
12	6	5	5	5	5	4	3
	8	6	6	6	6	5	4
	5	4	4	4	4	3	2
10	5	5	5	5	5	4	3
	6	6	6	6	6	5	4
	4	4	4	4	4	3	2
9	5	5	5	5	5	4	3
	6	6	6	6	6	5	4
	4	4	4	4	4	3	2
8	5	5	5	5	5	4	3
	6	6	6	6	6	5	4
	4	4	4	4	4	3	2
6	5	5	5	5	5	4	3
	6	6	6	6	6	5	4
	4	4	4	4	4	3	2
5	4	4	4	4	4	4	3
	5	5	5	5	5	5	4
	3	3	3	3	3	3	2
4	3	3	3	3	3	3	3
	4	4	4	4	4	4	4
	2	2	2	2	2	2	2

備考 上段 交叉角 90度前後  
 中段 交叉角 60度以下  
 下段 交叉角 120度以上

(単位 メートル)

### 3 道路の構造に関する基準

#### (2) 道路の形状（平面交差）について

ア くい違い交差は非常に近接した二つの T 型交差であり、各交通流の走行距離も複雑になり、多くの場合、横断歩行者の交通が交錯するので安全上好ましくない。原則として、くい違い交差や折れ脚を避けるとともに直角に近い角度で接続すること。また、三重県公安委員会の立会いのもと、協議を行い安全かつ円滑な交通を確保できる場合は 60 度～75 度以上とすることができる。

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

ウ 交差点の脚数は、原則として 4 以下とする。

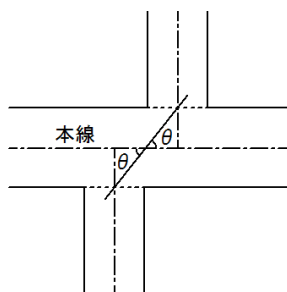


図 3-6-1 くい違い交差

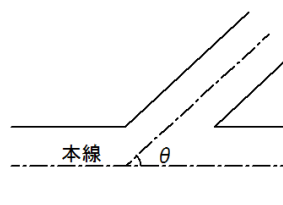


図 3-6-2 折れ脚交差



図 3-6-3 主流交通

## 3-7 都市計画法施行規則第24条第7号（道路に関する技術的細目）

## 規則第24条

七 歩道は、縁石線又はさくその他これに類する工作物によって車道から分離されていること。

## (1) 歩道の形式

歩道の形式は、歩道面と車道面または縁石との関係により分類するものとする。

表3-7-1 歩道の形式

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

## ア 歩道面の高さ、縁石の高さ

① 歩道の形式は、高齢者や視覚障がい者、車いす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を原則とし、視覚障がい者の歩車道境界の識別、車いす使用者の円滑な通行等に十分配慮すること。また、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、かつ縁石天端より低くする構造（セミフラット形式）を基本とする。

② 歩道等の縁石及び高さの関係は、表3-7-2を参考とすること。

表3-7-2 歩道面の高さ、縁石の高さ

	歩道の形式	縁石高さ (cm)	歩道面と車道面との高さの差 (cm)	参照図
縁石	マウントアップ	15	15	図3-7-1
	セミフラット	20	5	図3-7-2
	フラット	20	3~5	図3-7-3
さく等		3~20	3~5	図3-7-4



### 3 道路の構造に関する基準

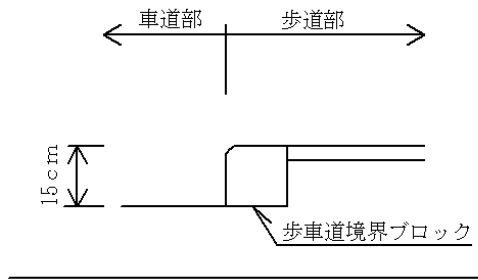


図 3-7-1 マウントアップ形式

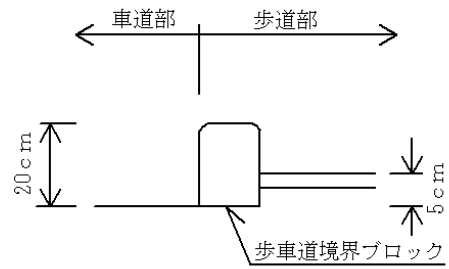


図 3-7-2 セミフラット形式

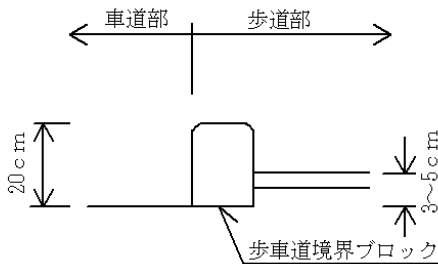


図 3-7-3 フラット形式

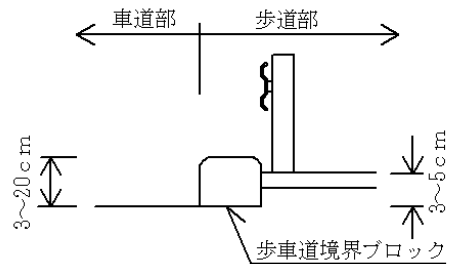


図 3-7-4 さく等ありフラット形式

#### イ 歩道面の勾配

歩道面に設ける勾配は、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合を除き、車いす等の安全な通行を考慮した勾配とすること。

- ① 縦断勾配は 5%以下とすること。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。
- ② 横断勾配は 2%とすること。ただし、透水性舗装の場合は、横断勾配を 1%以上とする。
- ③ 縦断勾配を設ける箇所には横断勾配は設けないこと。

#### ウ 横断歩道等に接続する歩道

- ① すりつけ部の縦断勾配 (マウントアップ形式、セミフラット形式)

すりつけ部の縦断勾配は、車いす等の安全な通行を考慮して 5%以下とすること。ただし、歩行者及び自転車の安全な通行に支障を来す恐れがある場合を除き、沿道の状況等によりやむを得ない場合には 8%以下とすることができる。

- ② 水平区間 (マウントアップ形式、セミフラット形式)

すりつけ部の縦断勾配と歩車道境界ブロックにおける段差との間には、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はない。

③ 車道との段差

歩道と車道との段差は、視覚障がい者や車いす使用者の安全かつ円滑な通行を考慮して2 cm以下とすること。

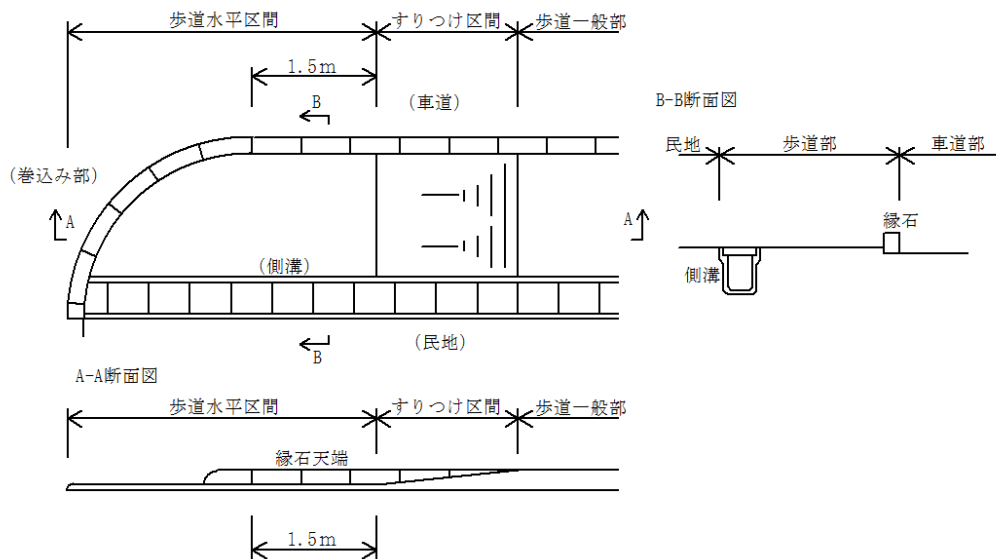


図3-7-5 歩道の巻込み部における場合

### 3 道路の構造に関する基準

#### エ 車両乗入れ部【マウントアップ形式、セミフラット形式】

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1 m以上の平坦部分を連続して設けること。なお、歩道の幅員が十分確保される場合には、車いす使用者のすれ違いを考慮して、当該平坦部分を2 m以上確保するように努めるものとする。

##### ① 植樹帯の幅員内ですりつけを行う場合

- a 植樹帯等がある場合には、歩道の幅員内での連続的な平坦性を確保するため、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による縦断勾配、横断勾配または段差を設けないものとする。
- b すりつけ部の勾配は15%以下とすること。ただし、特殊縁石を用いる場合には10%以下とすることができる。
- c 歩車道境界の段差は5 cmを標準とすること。

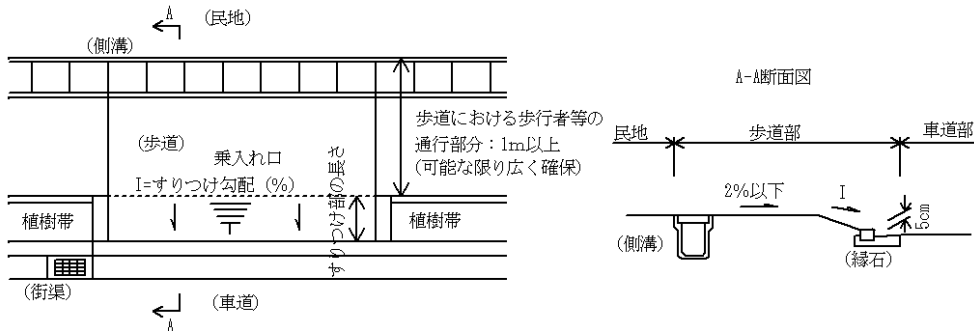


図3-7-6 植樹帯等の幅員ですりつけを行う場合

##### ② 植樹帯がなく、歩道内ですりつけを行う場合

- a 歩道面と車道面との高低差が15 cm以下の場合

※ すりつけ部の長さは、歩道の高さが15 cmの場合、道路の横断方向に75 cmとすることを標準とすること。また、歩道の高さが15 cm未満の場合には、すりつけ部の横断勾配を標準勾配以下とし、すり付け部の長さを縮小することのできる。

※ 歩車道境界の段差は5 cmを標準とすること。

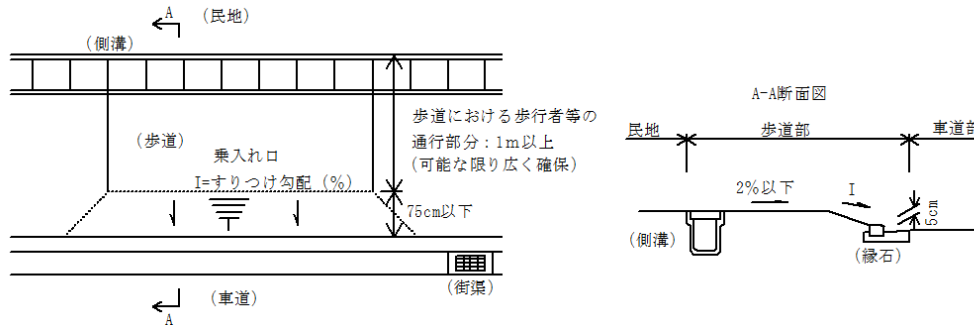


図3-7-7 歩道内ですりつけを行う場合

b 歩道面と車道面との高低差が 15 cmを超える等の場合

※ すりつけ部の横断勾配を 15%以下とし、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こと。また、特殊縁石を用いる場合には、横断勾配を 10%以下とすることができる。

※ 歩車道境界の段差は 5 cmを標準とすること。

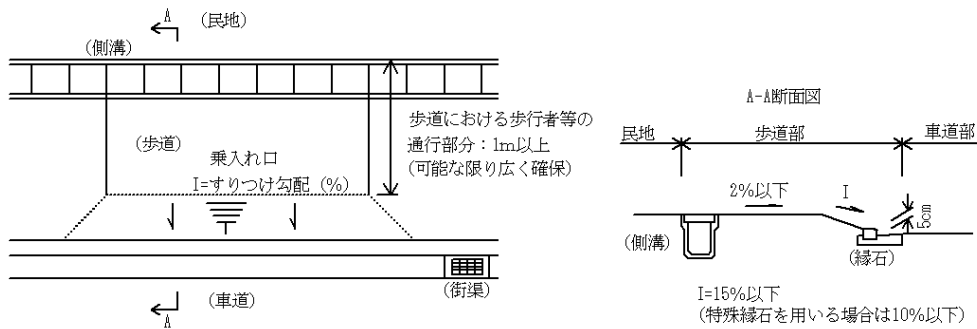


図 3-7-8 歩道内ですりつけを行う場合

③ 歩道内で全面すりつけを行う場合

a 歩道の幅員が狭く①または②の構造によるすりつけができない場合には、車道と歩道、歩道と民地の高低差を考慮し、車両乗入れ部を全面切り下げて縦断勾配によりすりつけをすること。

b すりつけ部の勾配は 5%以下とする。ただし、歩行者または自転車の安全な通行をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には 8%以下とすることができる。

c 歩車道境界の段差は 5 cmを標準とすること。

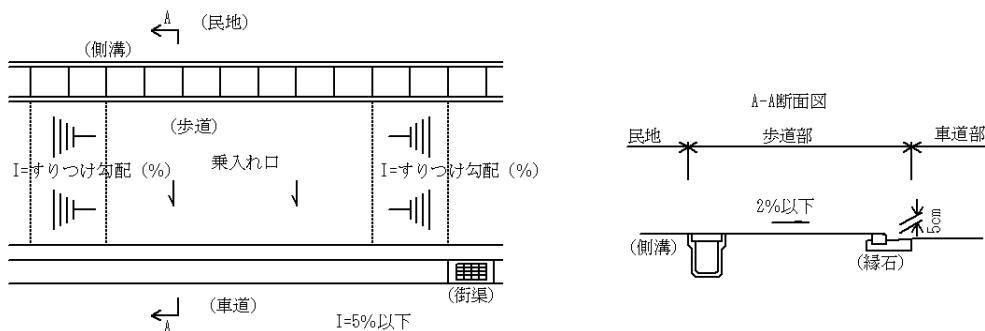


図 3-7-9 歩道内で全面切り下げを行う場合

### 3 道路の構造に関する基準

#### オ 車両乗入れ部の構造【フラット形式】

##### ① 歩車道境界の構造

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

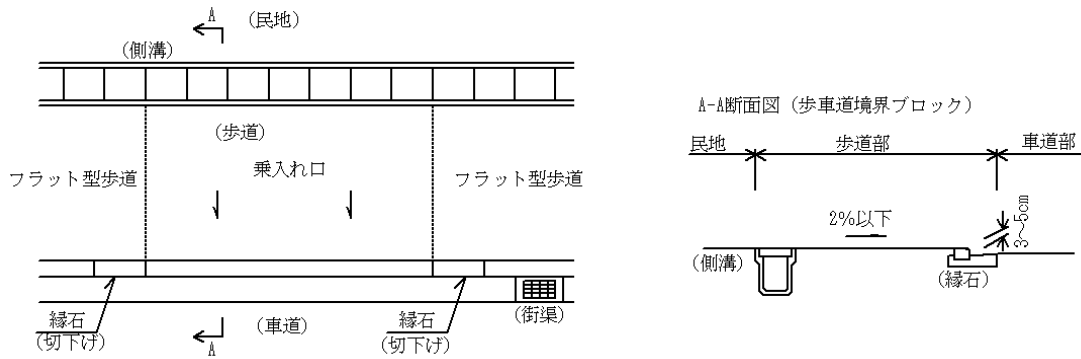


図3-7-10 フラット型歩道の場合

#### カ その他留意事項

##### ① 排水施設

- a 歩道面が低いために降雨時に水の溜まる恐れがある箇所では、雨水枿を追加する等排水に十分配慮すること。
- b 歩道の乗入れを新たに設置する場合に、乗入れ部内に街渠雨水ますがあれば、乗入れ部外に移設をすること。
- c 官民境界沿いに側溝がある場合には、出入りする車両の荷重に対応できる側溝、コンクリート蓋、グレーチング蓋に改修するものし、グレーチング蓋の構造は溝幅が10 mm以下の蓋（細目）を使用すること。

##### ② 交通安全対策

車両乗入れ部から車両乗入れ部以外の歩道への車両の進入を防止し、歩行者及び自転車の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じて柵等の施設により安全対策を実施するように配慮すること。

(2) 歩道の構造（縁石による分離）

ア 組合せL型側溝

- ① 歩道の形式がマウントアップ形式の場合は、原則として「国土交通省制定土木構造物標準設計のPL1型側溝」を使用すること。
- ② 歩道の形式がフラット形式あるいはセミフラット形式は、原則として「国土交通省制定土木構造物標準設計のPL2型側溝」を使用すること。
- ③ エプロンの厚み（T）は、表3-7-3を参考とすること。

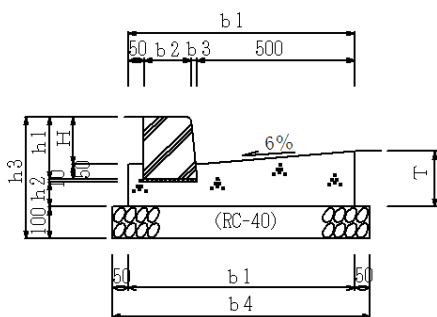


図3-7-11 PL1型

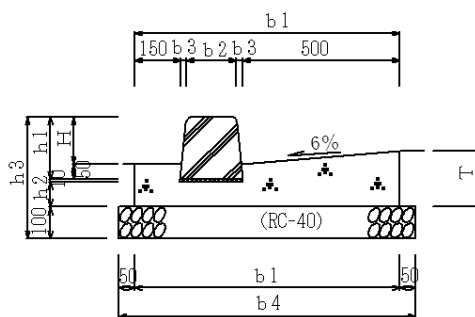


図3-7-12 PL2型

表3-7-3 エプロンの厚み（T）

交通量区分	大型車交通量（台/日）	エプロン厚（T）
L交通	100 未満	150 mm
A交通	100 以上 250 未満	150 mm
B交通	250 以上 1000 未満	150 mm
C交通	1000 以上 3000 未満	200 mm
D交通	3000 以上	250 mm

イ エプロン付歩車道ブロック

- ① 歩道の形式がマウントアップ形式の場合は、PL4タイプを使用すること。
- ② 歩道の形式がフラット形式あるいはセミフラット形式は、PL5タイプを使用すること。
- ③ エプロンの厚み（T）は、表3-7-4を参考とすること。
- ④ 基礎コンクリートは、原則として設置すること。

### 3 道路の構造に関する基準

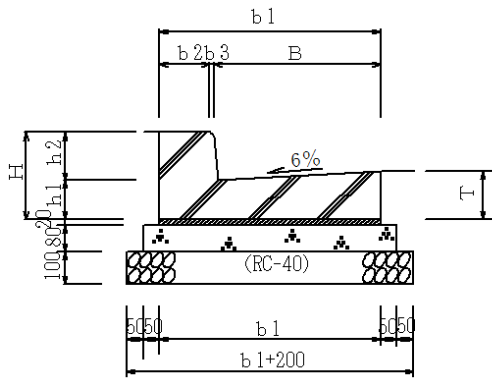


図 3-7-13 PL4タイプ

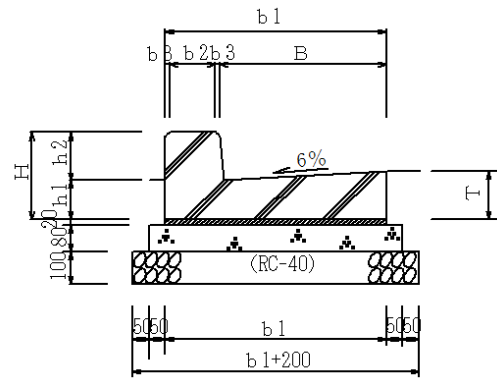


図 3-7-14 PL5タイプ

表 3-7-4 エプロンの厚み (T)

交通量区分	大型車交通量 (台/日)	エプロン厚 (T)
L交通	100 未満	150 mm
A交通	100 以上 250 未満	150 mm
B交通	250 以上 1000 未満	150 mm
C交通	1000 以上 3000 未満	200 mm
D交通	3000 以上	250 mm

#### (3) 歩道乗入れ基準

##### ア 乗入れ箇所数及び幅員

歩道の乗入れ箇所数及び幅員について、次の事項を参考に計画すること。

- ① その他とは、工場（8 t以上の車両が出入りをするもの）、ガソリンスタンド、駐車場（収容台数 30 台以上のもの）等をいう。
- ② 乗入れ口は、原則として道路中心線に対して直角に設置すること。
- ③ 乗入れ口の相互の間隔は、原則として 5 m以上とすること。

表 3-7-5 乗入れ箇所数及び幅員

箇所数※	1 施設の間口 30m未満	1 箇所
	1 施設の間口 30m以上 100m未満	2 箇所以下
	1 施設の間口 100m以上	3 箇所以下
幅員※	一般用（住宅等）	6.0m以下
	営業用（店舗・事務所等）	8.0m以下
	その他	8.0mを超えるものは協議

※通路橋についても、同様の取扱いとする。

イ 乗入れ口の制限箇所

歩道内に自動車の乗入れ口を設置することについて、歩行者及び自転車通行者の安全を確保するため、以下の箇所には原則として設置しないものとする。

- ① 交差点、横断歩道の中及び前後 5 m 以内の部分。
- ② バス停留場の中及び前後 10m 以内の部分。
- ③ 踏切から 10m 以内の部分
- ④ 地下道の出入口及び横断歩道橋の昇降口から 5 m 以内の部分。
- ⑤ その他道路交通法により駐停車が禁止されている箇所。(法第 44 条)



### 3 道路の構造に関する基準

#### 3-8 その他

##### (1) 道路附属施設について

###### ア 防護柵

防護柵の設置は、進行方向を誤った車両や歩行者、自転車が路外などへ逸脱するのを防止し、人的被害、物的損害を最小限にとどめることを目的とする。必要に応じて防護柵の設置をすること。

###### ① 防護柵形式

###### a ガードレール

ガードレールは、適度な剛性とじん性を有する波形断面のビーム及び支柱により構成し、車両衝突時の衝突に対してビームの引張り及び支柱の変形で抵抗する防護柵である。

###### b ガードパイプ

ガードパイプは適度な剛性とじん性を有する複数のパイプのビーム、支柱により構成し、車両衝突時の衝突に対してビームの引張り及び支柱の変形で抵抗する防護柵である。

###### ② 防護柵の高さ

車両用防護柵の路面から防護柵上端までの高さは、原則として、0.6m以上1.0m以下とすること。なお、所要の性能を満たすためにやむを得ず1.0mを超える高さとする場合は、車両衝突時における乗員頭部の安全性を確保できる構造とすること。

###### イ 歩行者自転車柵（転落防止柵）

歩行者等の転落及び横断を防止するため、必要に応じて路側または歩車道境界に歩行者自転車柵を設置すること。

###### ① 防護柵の高さ

歩行者等の転落防止を目的として設置する柵の高さは、路面から柵面上端までの高さは1.1mを標準とし、歩行者等の横断防止等を目的として設置する柵の高さは、0.70m～0.80mを標準とする。

###### ウ 視線誘導標（デリネーター）

###### ① 規格

反射板の形状は丸形とし直径70mm以上100mm以下とするものとする。また、支柱は反射器を所定の位置に確実に固定できる構造とするものとする。

###### ② 設置間隔

視線誘導標相互の設置間隔は、道路の線形等を勘案し定めるものとする。

③ 基礎の種類

a 土中埋込基礎

支柱を土中に埋込む場合は、根入れ長を概ね 60 cm とする。

b コンクリート基礎

コンクリート基礎を用いる場合は、根入れ長を概ね 30 cm とする。

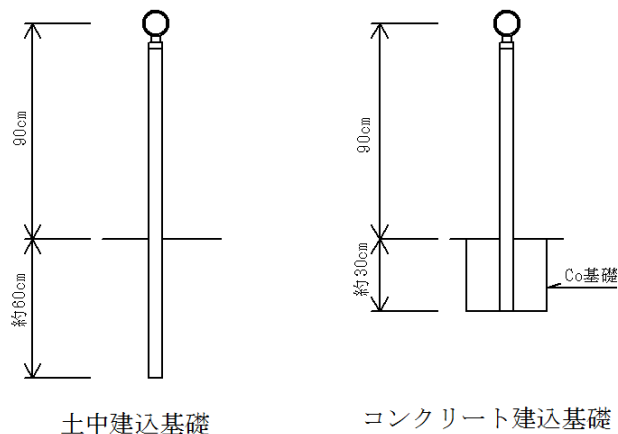


図 3-8-1 視線誘導標 (デリネーター)

エ 視線誘導標 (大型デリネーター)

① 規格

反射板の形状は、丸形とし直径 200 mm 超え 300 mm 以下とすること。また、支柱は反射器を所定の位置に確実に固定できる構造とする。

② 設置箇所

視線誘導標 (大型デリネーター) の設置箇所は、行き止まり道路の末端部分や道路幅員の変化箇所とし、事故の防止を図ること。

③ 設置事例

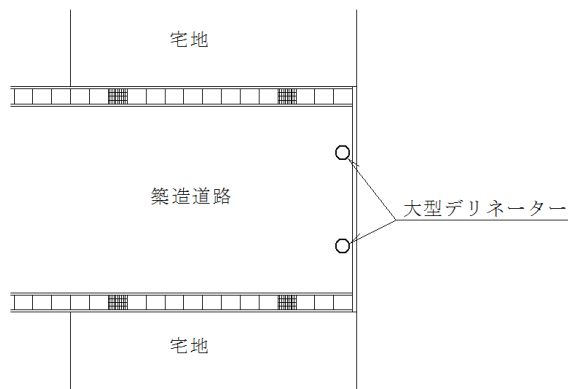


図 3-8-2 築造道路末端箇所

### 3 道路の構造に関する基準

#### オ 視線誘導標（矢印板）

##### ① 規格

反射板の形状は、四角とし遠方から視距できる大きさとする。また、支柱は反射器を所定の位置に確実に固定できる構造とする。

##### ② 設置箇所

視線誘導標（矢印板）は、道路幅員の変化箇所に設置し、事故の防止や構造物の保護を図ること。

##### ③ 設置事例

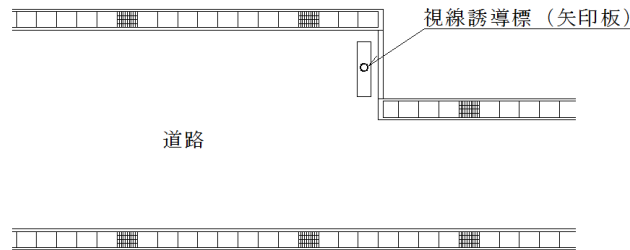


図 3-8-3 道路幅員変化箇所

#### カ 視線誘導標（ポストコーン）

##### ① 規格

ポストコーンの規格は、原則として高さ 650 mm とすること。

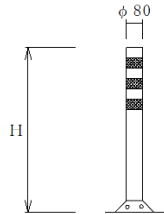


図 3-8-4 ポストコーン

##### ② 設置事例（巻き込み防止）

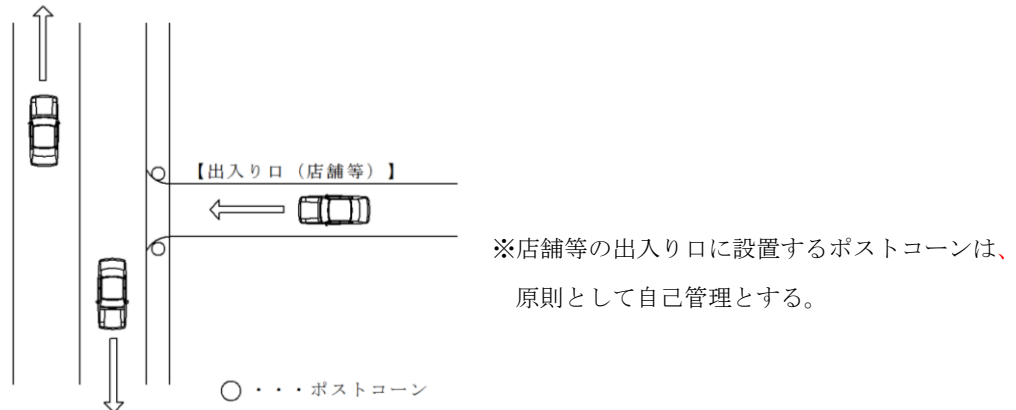


図 3-8-5 巻き込み防止

キ 道路反射鏡（カーブミラー）

見通しが悪い交差点において、他の車両や歩行者の確認が困難な場合には道路反射鏡（カーブミラー）を設置すること。また、道路反射鏡（カーブミラー）の設置する際には、道路管理者と協議するものとする。

(2) 開発区域外の路面復旧（市道）について

開発区域外における市道部分の舗装復旧については、道路担当部局が作成する「道路路面復旧基準」に基づき施工を行うこと。また、開発区域外の道路に占用物件を埋設する場合は、工事施行承認申請等の必要な手続きを行い、通行上の安全確保するために原則として仮復旧を行うこと。

(3) 造成工事完了後の建築行為について

造成工事完了後に予定建築物を建築する際に、舗装陥没を防止するため、開発許可申請者は建築事業者に対して、重機養生を行うように指導すること。

(4) 三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進条例

一般の用に供される道路で歩道等を設置する場合には、「三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進条例（同条例施行規則）」に基づく特定施設に該当し、事前協議の対象施設となる。なお、同条例施行規則には道路の整備基準（歩道、視覚障がい者誘導用ブロック等の構造その他に関する基準）が定められているので、その基準に適合するよう設計すること。（詳細については、三重県地域福祉課ホームページを参照の上、本市担当部局と協議すること。）