



# 近江の道づくりルール

**平成19年3月**

**〔平成25年5月一部改定〕**

**〔平成26年3月改定〕**

**〔平成28年3月改定〕**

**滋賀県土木交通部道路課**

## 目 次

<b>1. 策定経緯・目的</b> .....	1
<b>2. 使用方法</b> .....	1
<b>3. 滋賀県の道路現況と将来像</b> .....	2
3-1 地域特性 .....	2
3-2 現在の道路網 .....	2
3-3 交通量 .....	2
3-4 沿道状況 .....	2
3-5 滋賀県の道路将来像 .....	3
<b>4. 道路計画における課題</b> .....	4
4-1 課題整理 .....	4
<b>5. 道路の機能分類</b> .....	4
5-1 基本的な考え方 .....	4
5-2 道路網図 .....	5
5-3 計画交通量 .....	5
5-4 道路規格 .....	5
5-5 設計速度 .....	5
<b>6. 道路幅員構成</b> .....	6
6-1 車道等 .....	6
6-1-1 車線幅員 .....	6
6-1-2 車線数 .....	6
6-1-3 自転車利用環境 .....	6
6-2 自転車歩行車道および歩道 .....	7
6-3 路肩 .....	7
6-3-1 目的 .....	7
6-3-2 ルールの適用範囲 .....	7
6-3-3 路肩幅員 .....	7
6-3-4 路面等 .....	7
6-3-5 その他 .....	8
6-4 施設帯 .....	13
6-4-1 一般部 .....	13
6-4-2 橋梁部 .....	13
6-4-3 トンネル部 .....	14
6-4-4 その他 .....	14
6-5 植樹帯 .....	15
6-5-1 目的 .....	15
6-5-2 設置対象区間 .....	15
6-5-3 幅員 .....	16
6-5-4 交差点部等 .....	16
6-6 中央分離帯 .....	17

<b>7. 交差点小規模改良</b> .....	18
7-1 目的 .....	18
7-2 想定される効果 .....	18
7-3 交差点小規模改良対策箇所 .....	18
7-4 交差点小規模改良対策方法 .....	18
7-5 解説 .....	20
7-5-1 路肩の幅員 .....	20
7-5-2 シフト長 .....	21
7-5-3 テーパ長 .....	21
7-5-4 滞留長 .....	21
7-5-5 歩道等幅員の縮小 .....	22
7-5-6 その他 .....	22
7-5-7 交差点小規模改良の選定フロー .....	23
<b>8. 1. 5車線の道路整備</b> .....	24
8-1 目的 .....	24
8-2 検討フロー .....	24
8-3 整備イメージ .....	24
8-4 待避所 .....	24
<b>9. 積雪寒冷地域等</b> .....	25
9-1 積雪寒冷地域等における取扱い .....	25
9-1-1 対象地域 .....	25
9-1-2 縦断勾配 .....	25
9-2 積雪寒冷地域等に存する道路の横断構成 .....	26
9-2-1 堆雪幅の考え方 .....	26
9-2-2 橋・高架の道路の堆雪幅 .....	26
9-2-3 冬期車道 .....	27
9-2-4 冬期路肩 .....	27
9-2-5 中央帯 .....	27
9-2-6 冬期歩道 .....	27
9-2-7 その他 .....	27

## 資料編

参考表（「滋賀県道路構造条例」と「近江の道づくりルール」および「道路構造令の解説と運用」の関係）

機能分類別道路網図

（参考）交通量別道路網図、大型車交通量別道路網図（H22センサス）

（参考）沿道状況図（H22センサス）

一次堆雪幅設置図（図9等）

主な改定内容

## 1. 策定経緯・目的

道路整備計画検討の基本となる道路規格や道路幅員構成等について、滋賀県の地域に即した道づくりとして、統一的な考え方を整理し、滋賀県の道路整備のルール「近江の道づくりルール」として平成19年3月にとりまとめた。

その後、地域主権改革が進み、県道を対象とした「滋賀県道路法に基づく県道の構造に関する技術的基準を定める条例（平成24年滋賀県条例第68号）」（以下「滋賀県道路構造条例」という。）を施行したことに伴い、道路構造に関する基準として政令と条例が存在することとなったため、その適用範囲を明確化するとともに、条例で独自基準を規定した項目について考え方を整理し、平成25年5月に改訂を行った。

今回の改訂は、これまでの運用や条例化の過程で、現行のルールについて寄せられた問題点・改善点などの意見を踏まえ、「滋賀県道路構造の技術的基準に関する検討会」で議論を行い、必要な見直しを行ったものである。

本書は、道路規格や幅員構成等について、その決定のための判断基準を示すとともに、滋賀県の道づくりの基本的な考え方を明確にすることを目的に策定している。また本書では、滋賀県の道路ネットワークにおける具体的な各道路の機能分類に応じ、道路規格や道路幅員構成決定の判断基準や地域に即した道路整備手法検討の判断基準をフロー図により明示している。

## 2. 使用方法

本書は、滋賀県（滋賀県道路公社を含む。）が管理する道路を対象とし、滋賀県の標準的な考え方として、道路構造令ならびに滋賀県道路構造条例をどのように運用するかを判断するために使用する。ただし、地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合においては、道路構造令または滋賀県道路構造条例の規定値または特例値を運用することができる。

なお、都市計画道路については、決定幅員との整合を図るものとする。

本書に記載のある項目については、「設計便覧（案）第3編道路編 近畿地方整備局」の同様の項目に関するものに優先する。

また、本書に記載のない項目のうち、歩道および自転車歩行者道に関する項目については、「滋賀県歩道整備マニュアル」を優先適用し、その他項目については、「道路構造令の解説と運用」（日本道路協会）および「設計便覧（案）第3編道路編 近畿地方整備局」を適用する。

（巻末参考資料 「滋賀県道路構造条例」と「近江の道づくりルール」および「道路構造令の解説と運用」の関係）

下表に、道路構造令と滋賀県道路構造条例の適用範囲と解説書・運用マニュアルとの関係をまとめた。

表 政令・条例の適用範囲と近江の道づくりルール等の関係

政令・条例	対象道路	解説書・運用マニュアル
道路構造令	高速自動車国道 一般国道（指定区間）	「道路構造令の解説と運用」等
	一般国道（指定区間外）	近江の道づくりルール （本書に記載のない項目は「道路構造令の解説と運用」等を適用）
滋賀県道路構造条例	主要地方道、一般県道 （以下「県道」という。） ※指定区間外の一般国道は適用外	近江の道づくりルール （滋賀県道路構造条例の対象外とされた基準や本書に記載のない項目は「道路構造令の解説と運用」等を適用）

※ 市町道については、各市町の条例の規定が適用されることになるため、取付部において市町道を改築する場合は、市町条例に留意すること。

### 3. 滋賀県の道路現況と将来像

#### 3-1 地域特性

本県は、近畿、中部、北陸経済圏の接点に位置するという地理的条件にあることから、県内の道路は、長年にわたり経済文化の発展に大きな役割を果たしている。古くは、東海道、中山道、北国街道、西近江路と呼ばれた街道は、現在では新名神高速道路、名神高速道路、北陸自動車道、国道1号、8号、21号、161号といった広域幹線道路に変遷し、国土の骨格を形成している。

また本県の地形は、県境部に山地、中心に琵琶湖をもつ盆地であり、琵琶湖の西側は山が迫っており平地部分が少ないが、南東側に平地が広がっている。

北部地域では、冬期にかなりの積雪があり、厳しい環境となっているが、県全体としては、比較的温暖な気候となっている。南部地域では、京阪神へのアクセスの良さなどから、今なお人口が微増している状況であり、交通量の増大による慢性的な渋滞が発生している。

#### 3-2 現在の道路網

高速自動車国道、一般国道、県道（以下「県道以上」という。）および幹線となり得る市町道を対象に道路網図を作成。（機能分類別道路網図参照）

#### 3-3 交通量

- 3-2の道路網図（県道以上）にH17センサスの交通量・混雑度を色分けした図面を作成。
- 参考にH22センサスの交通量（大型車交通量含む）・混雑度の道路網図を作成。

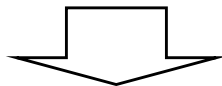
#### 3-4 沿道状況

- 参考に、H22センサスの山地・平地・市街地別の道路網図を作成。
- 人口集中地区（DID地区：国勢調査人口集中地区境界図 参照）

### 3-5 滋賀県の道路将来像

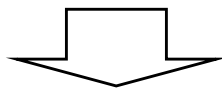
滋賀県の将来 20 年間の道路整備にかかる基本方針を示すものとして、2012 年 3 月に「滋賀県道路整備マスタープラン（第 2 次）」を策定している。概要は以下のとおりである。

比較的恵まれた労働力や人と人のつながりといった「人の力」、琵琶湖をはじめ豊かな恵みをもたらす「自然の力」、そして地理的優位性や内陸工業県としての産業集積、大学や研究機関などの知的集積、地域で培われた文化などの「地と知の力」を活かし、環境、医療・健康、モノづくり基盤技術、にぎわい創出・観光といった産業振興を軸とした県政運営の方向性を支えていく道路交通網を整備していくことが必要である。



#### ○ 4 つの政策目標

<p>1. 県内産業の活性化と 地域文化の交流</p>	<p>2. 誰もが安心・安全に 暮らせる優しい県土 の実現</p>	<p>3. 環境負荷の軽減と個 性と潤いのある生活 空間の創造</p>	<p>4. 地域の自立的発展と 不安のない暮らしの 創出</p>
<p>①産業活動を支援する道路整備</p> <p>②産業と研究機関の連携を図る道路整備</p> <p>③地域振興を支援する道路整備</p> <p>④地域文化の交流を促進する広域ネットワークの整備</p>	<p>①交通事故の抑制</p> <p>②誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備</p> <p>③異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備</p>	<p>①地球環境に対する負荷の軽減</p> <p>②沿道環境の改善と新しい道路環境の創出</p> <p>③新しい時代に対応した道路空間の創出</p> <p>④地域特性を生かした道路空間の整備</p>	<p>①地域の一体性の保持等、合併した市町を支援する道路整備</p> <p>②救急医療や福祉活動を支える道路整備</p>



#### ○ 政策目標を実現する 5 つのネットワークの形成

- ①地域間を連絡する環状道路網の形成
- ②県外との交流を促進する放射状道路の整備
- ③地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備
- ④公共交通機関と連携した総合的な交通システムへの支援
- ⑤人や自転車を主体としたネットワークの形成

## **4. 道路計画における課題**

### 4-1 課題整理

道路整備計画時における課題を抽出したところ、以下のような項目に整理される。

- ①道路の位置付けが明確でなく、道路計画の基礎となる道路規格、設計速度等の決定に苦慮している。
- ②道路を構成する車道、路肩、歩道等の幅員について、統一的な判断基準がなく、その決定に苦慮している。
  - ア. 全体および車道に関して
  - イ. 路肩に関して
  - ウ. 自歩道・歩道に関して
  - エ. 堆雪帯に関して
  - オ. 植樹帯に関して
  - カ. 環境施設帯に関して
  - キ. その他中央帯、停車帯等に関して
- ③事業着手から整備効果発現までに膨大な事業費と時間を要している。
  - ア. 1.5車線の整備
  - イ. 交差点小規模改良
- ④その他

以上のような整理をした上で、本書では、①、②ア～オおよびキ、③に対する滋賀県の標準的な考え方として判断基準を明示する。

## **5. 道路の機能分類**

### 5-1 基本的な考え方

政策目標を実現するために、上記の5つのネットワークの形成に向け道路整備を進める。

課題の抽出、地域特性、道路の現況や将来の変化を踏まえた上で、まず県内の道路の位置付けを明確にする必要があると考え、道路の機能を下記のとおり分類している。

道路機能分類についての定義、判断基準等を明示し、道路構造令または滋賀県道路構造条例における種級区分との整合を図っている。

#### ○主要幹線道路

他府県と連絡する道路

- ・・・高速道路、直轄国道

#### ○幹線道路

市町間を連絡するなど主要幹線道路を補完する道路

- ・・・補助国道

- ・・・県道、市町道で、交通量がおおむね1万台／日以上、かつ、当該区間の総交通量のうち土木事務所の管境を越える交通量が50%以上の区間

○補助幹線道路

市町間および幹線道路間を連絡するなど幹線道路を補完する道路

- ・・・県道、市町道で、交通量がおおむね4,000台／日～1万台／日の区間
- ・・・県道、市町道で、交通量がおおむね1万台以上、かつ、当該区間の総交通量のうち土木事務所の管境を越える交通量が50%未満の区間

○地域道路

上記以外の道路

- ・・・交通量がおおむね4,000台／日未満の区間

5-2 道路網図

道路機能分類を道路網図上に明示（機能分類別道路網図参照）

5-3 計画交通量

現在、H17センサスペースの将来交通量予測（H21.12作成）があり、道路課と協議のうえ決定する。（新たな将来交通量予測が作成された場合は、新たな予測に基づくこと。）

5-4 道路規格

道路構造令第3条（道路の区分）により決定する。

5-5 設計速度

道路機能分類毎の標準値は下表のとおりとする。

（単位：km/h）

機能分類	3種の道路	4種の道路
主要幹線	80	60
幹線	60	60
補助幹線	50	50
地域道路	40	40

※4種の道路については、歩道等の通行性を考慮して、縦断勾配を5%以下となるように努めること



## 6. 道路幅員構成

### 6-1 車道等

#### 6-1-1 車線幅員

道路機能分類毎の車線幅員は下表のとおりとする。

なお幅員は、設計区間前後の状況、大型車の混入等の要素を加味して決定することが望ましい。

(単位：m)

機能分類	上位値	標準値	下位値
主要幹線	3.50	3.50	—
幹線	3.50	3.25	3.00
補助幹線	3.25	3.00	—
地域道路	3.00	2.75	4.00 あるいは 3.00 (1車線)※

※地域道路のうち、山地部等で交通量が1,500台/日のものについては、  
第8章1. 5車線の道路整備を検討すること

#### 6-1-2 車線数

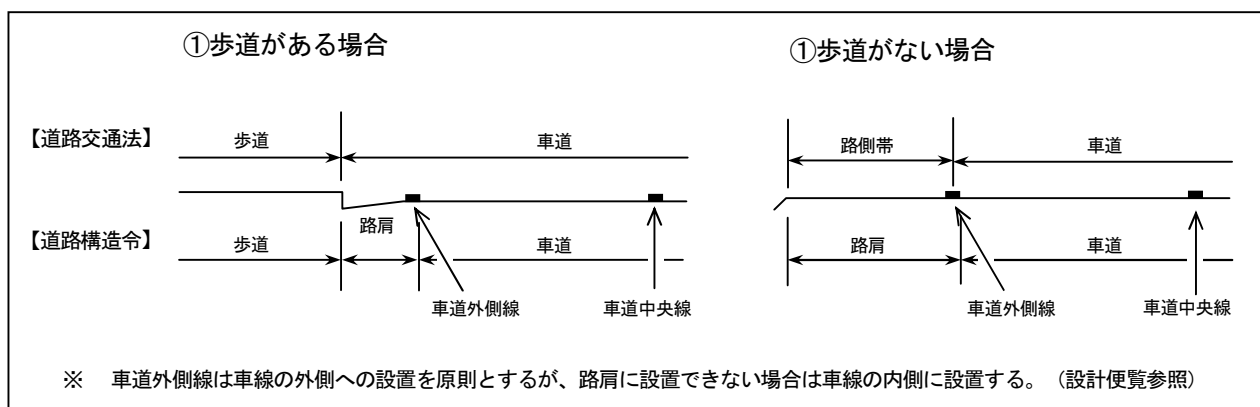
車線数は、計画交通量および道路整備状況に応じて決定するものとする。

#### 6-1-3 自転車利用環境

自転車は自転車道がない区間では、道路交通法上の車道の左側端を走行するのが原則である。  
(著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合等を除き、路側帯を通行することができる。)つまり、道路構造令に置き換えると、歩道がある場合は車道の左側端および路肩を、歩道がない場合は車道の左側端(歩行者の通行を妨げない場合は路肩を含む。)を走行することとなる。

また、近年の自転車関連事故の割合は増加傾向にあり、さらに利用ニーズの高まりを受け、自転車利用環境の整備、通行ルールの徹底等を進めるため、国土交通省および警察庁が平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定している。

車道等の幅員決定にあたっては、自転車の車道通行がある程度見込まれるなど設計上配慮する必要がある場合には、上記ガイドラインや地元・警察等との協議により、安全な自転車利用環境の確保を検討するものとする。



## 6-2 自転車歩行者道および歩道

「滋賀県歩道整備マニュアル」によるものとする。

## 6-3 路肩

### 6-3-1 目的

路肩は、車道や歩道等に接続して道路の主要構造を保護する機能や、側方余裕として交通の安全性や快適性の向上に寄与する機能、維持管理の行き届いた路肩は道的美観を高める効果を持つなど、さまざまな機能を有するが、さらに歩道等のない道路にあって、歩行者や自転車利用者の通行部分ともなるなど重要な機能を備えている。

このように多様な機能を持つ路肩の幅員を決定するにあたっては、重視する機能に配慮して決定するのが合理的ではあるが、これを事業担当者のそれぞれの判断にゆだねると運用が不統一なものとなりかねない。

このため、『路肩幅員のルール』は、計画または設計を対象とする区間について、第5章で定めた「道路機能分類」や、道路の存する地域や道路の利用状況、沿道状況などに応じて、的確に路肩幅員が選定でき、横断構成の決定が可能となることを目的として定めたものである。

なお、本ルール策定にあたっては、歩行者や自転車利用者などの交通弱者に対して、高い安全性が維持できるよう心がけている。

### 6-3-2 ルールの適用範囲

当該ルールは、滋賀県が管理する3種および4種の道路に適用する。ただし、小型道路には適用しないものとする。

### 6-3-3 路肩幅員

路肩幅員は、次のとおりとする。 また、保護路肩は必ず設けるものとする。

#### (1) 4種の道路

4種の道路の路肩幅員は0.5mとする。

#### (2) 3種の道路

3種の道路の路肩幅員は図6-3-1に基づき選定するものとする。

### 6-3-4 路面等

6-1-3 自転車利用環境のとおり、路肩は自転車の走行が想定される。

このうち、歩道・自歩道のある道路では路肩部分に表面排水の受けとなる6%勾配のエプロン（街渠部）を設ける場合が多いが、この上を自転車が走行した場合、エプロンと車道舗装面との段差や街渠ますの網目など、必ずしも自転車の走行に適してはいない。

このようなことから、自転車の車道走行（※）がある程度見込まれるなど、設計上の配慮が必要となる場合は、エプロン形式の代わりに縁石一体型の水受け部幅が狭い円形水路を用いるなど自転車の走行に配慮した路面構造を検討することが考えられる。

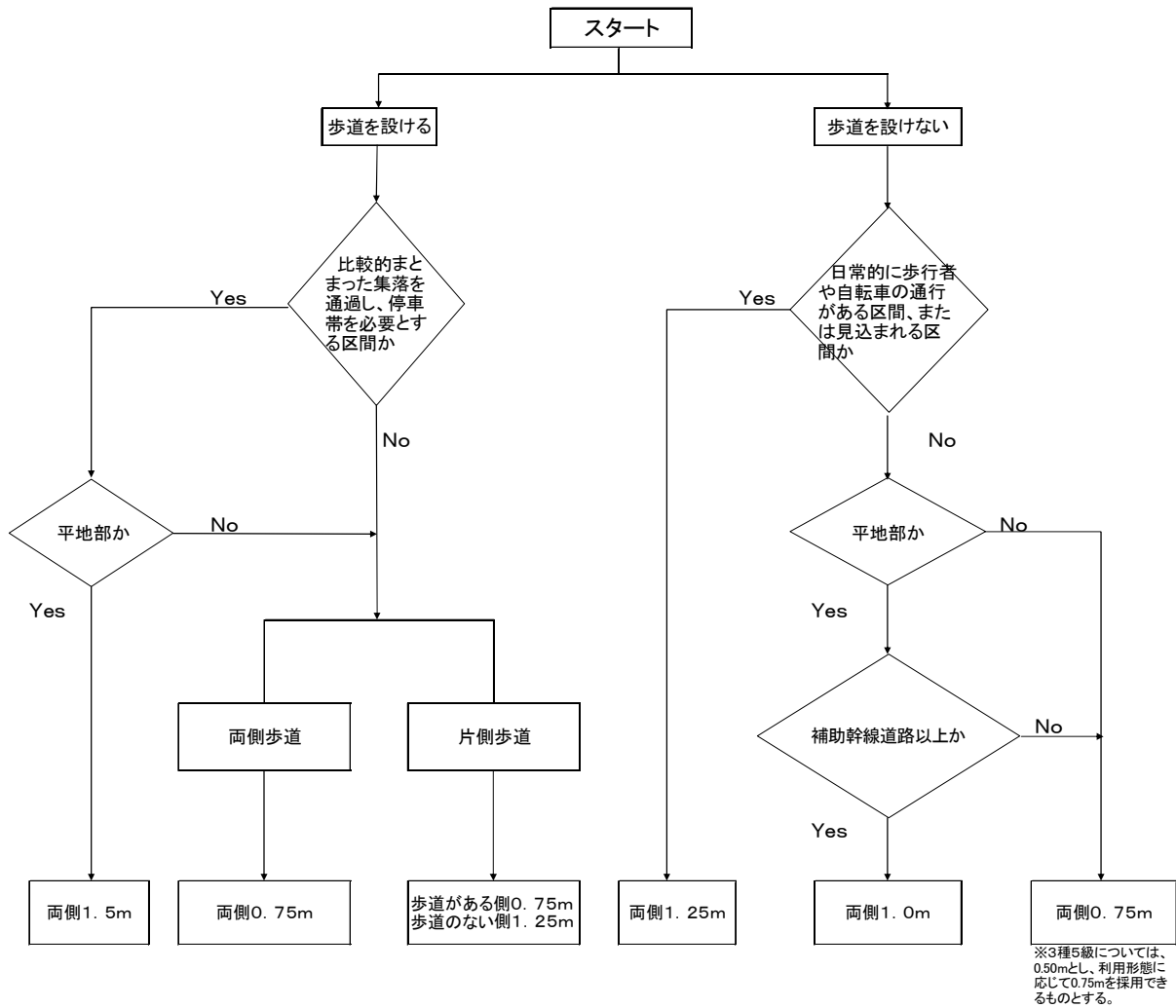
具体的な配慮事例については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-2（平成24年11月 国土交通省道路局・警察庁交通局）」が参考となる。

※道路交通法上の車道のことで、街渠部を含む。

#### 6-3-5 その他

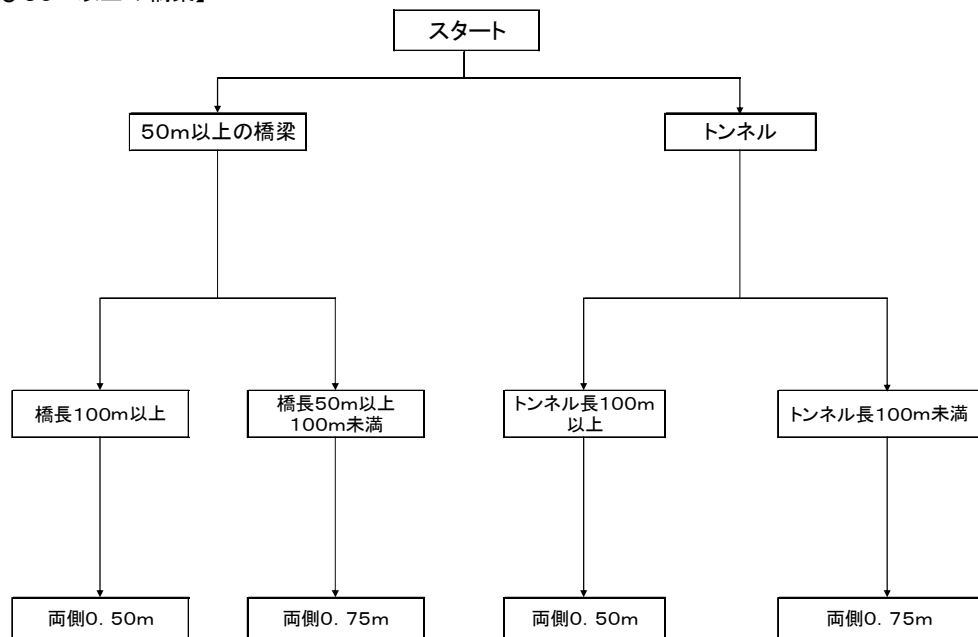
保護路肩および路肩法面については、供用後の維持管理費の低減を目的として、除草作業等が容易な構造を検討するものとする。

【一般部および50m未満の橋梁】



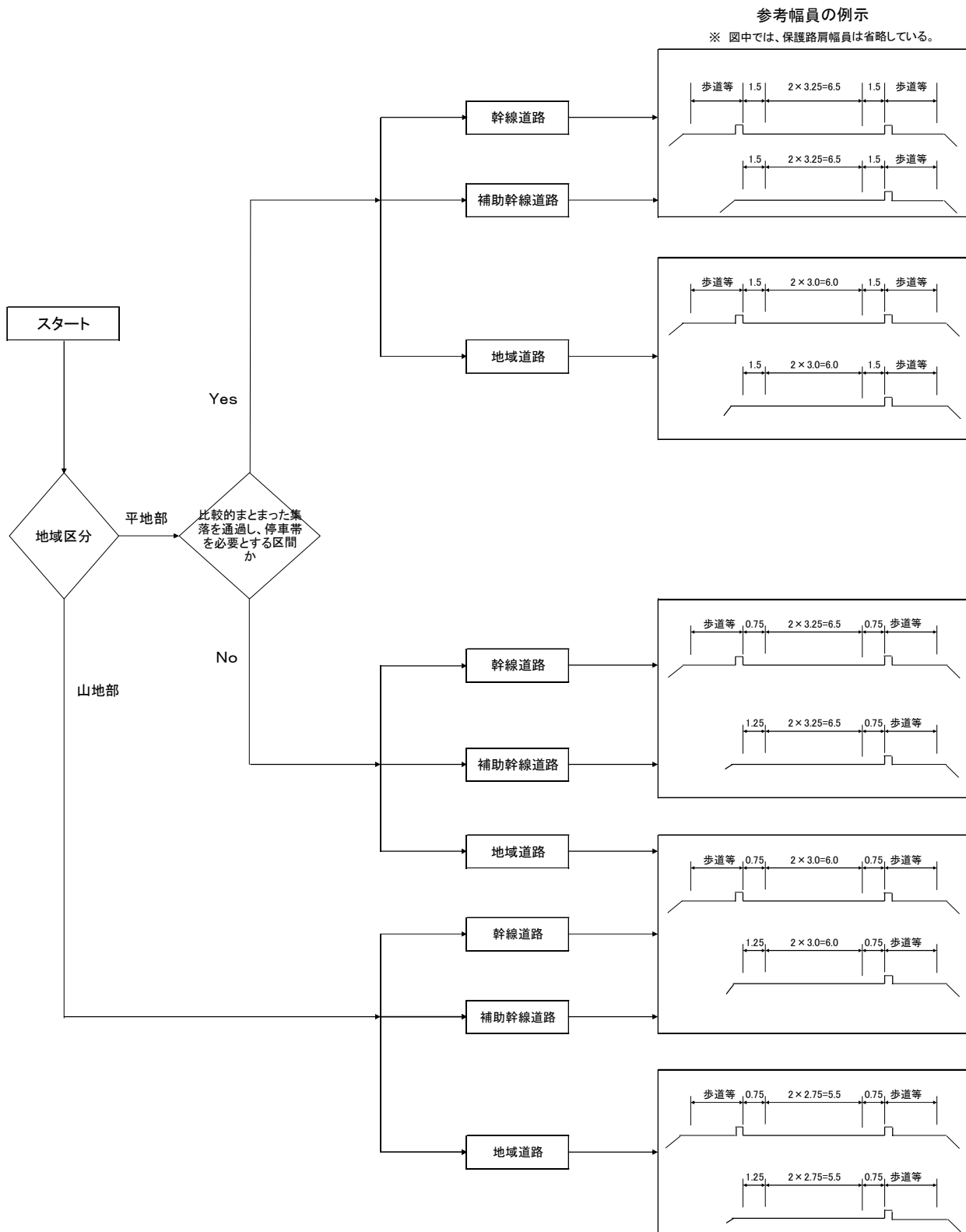
※地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合においては、道路構造令または滋賀県道路構造条例の規定値または特例値まで縮小することができる

【トンネルおよび50m以上の橋梁】



※地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合においては、道路構造令または滋賀県道路構造条例の規定値または特例値まで縮小することができる

図6-3-1 路肩幅員選定フロー - 3種の道路(地方部) -



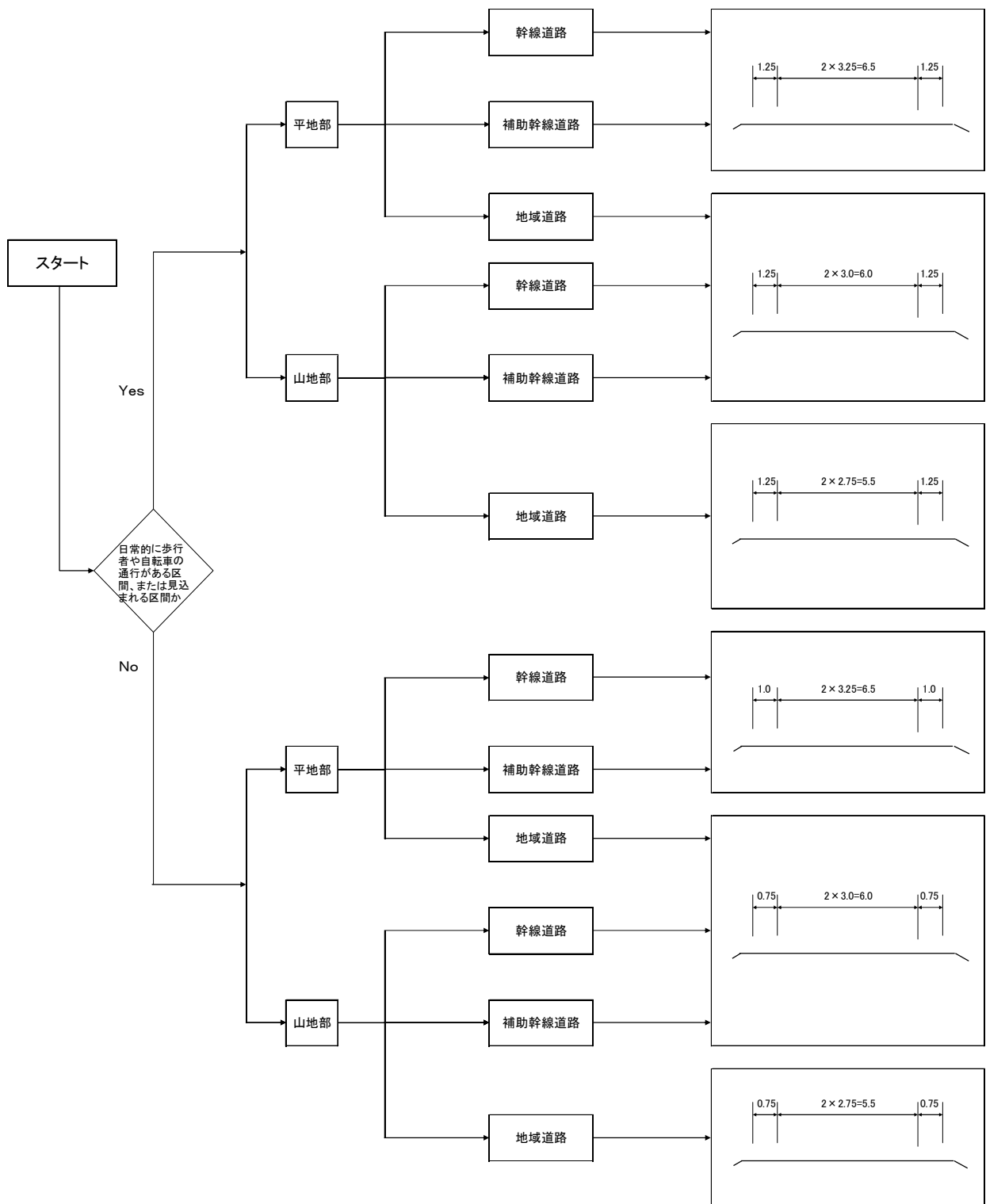
※地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合においては、道路構造令または滋賀県道路構造条例の規定値または特例値まで縮小することができる

(参考図1) 横断構成選定フロー

— 3種の道路（地方部） 一般部および5.0m未満の橋梁 歩道を設ける場合 —

参考幅員の例示

※ 図中では、保護路肩幅員は省略している。



※地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合においては、道路構造令または滋賀県道路構造条例の規定値または特例値まで縮小することができる

(参考図2) 横断構成選定フロー

— 3種の道路 (地方部) 一般部および50m未満の橋梁 歩道を設けない場合 —

(参考) 路肩幅員根拠の整理 - 3種の道路 (地方部) -

区分	細 別	路肩幅員	根拠 (道路構造令の解説から抜粋)
① 両側に歩道等を設ける場合	比較的まとまった集落を通過し、停車帯を必要とする区間	3種2級 1.5m 3種3級 1.5m 3種4級 1.5m	道路構造令 P210 第3種の2車線道路が比較的まとまった集落を通過するような場合には、停車等の多いことを考えて1.5m以上の路肩幅員を用いることが望ましい →1.5mとする
	上記以外	3種2級 0.75m 3種3級 0.75m 3種4級 0.75m 3種5級 0.50m	道路構造令P208 表2-6 規定値
② 片側に歩道等を設ける場合	比較的まとまった集落を通過し、停車帯を必要とする区間	3種2級 1.5m 3種3級 1.5m 3種4級 1.5m	道路構造令 P210 第3種の2車線道路が比較的まとまった集落を通過するような場合には、停車等の多いことを考えて1.5m以上の路肩幅員を用いることが望ましい →1.5mとする
	上記以外	(歩道等を設置する側) 3種2級 0.75m 3種3級 0.75m 3種4級 0.75m 3種5級 0.50m (歩道等を設置しない側) 3種2級 1.25m 3種3級 1.25m	道路構造令P208 表2-6 規定値 道路構造令P210 ・歩道等を設ける場合にも停車帯を設ける場合を除き、半路肩(1.25m~1.75m)ないしは狭路肩を設けることを原則とする。 →半路肩の最低値1.25mとする
③ 歩道等を設けない区間	日常的に歩行者や自転車の通行があるか、見込まれる区間	3種2級 1.25m 3種3級 1.25m 3種4級 1.25m	道路構造令 P210 歩道等を設けない場合において、歩行者や自転車の通行が想定される場合には、路肩が歩行者や自転車のための通行空間となることから、半路肩(1.25m~1.75m)ないしはそれ以上の路肩の幅員を設けることが望ましい。 →半路肩の最低値1.25mとする
	上記以外の区間 (山間部等)	3種2級 1.0m 3種3級 0.75m 3種4級 0.75m	道路構造令P208 表2-6 望ましい値
④ 橋梁区間	長さ100m以上の橋	0.50m	道路構造令P208 表2-6 特例値
	長さ50m以上 100m未満の橋	3種2級 0.75m 3種3級 0.75m 3種4級 0.75m 3種5級 0.50m	道路構造令P208 表2-6 規定値
	長さ50m未満の橋	上記①、②、③の区分に応じて、一般部幅員を採用する。	道路構造令P208 不連続性を極力排除する方針から、橋長50m未満の橋梁、高架の路肩の幅員は縮小しないものとする。
⑤ トンネル	長さ100m以上のトンネル	0.50m	道路構造令P208 表2-6 特例値
	長さ100m未満のトンネル	3種2級 0.75m 3種3級 0.75m 3種4級 0.75m 3種5級 0.50m	道路構造令P208 表2-6 規定値

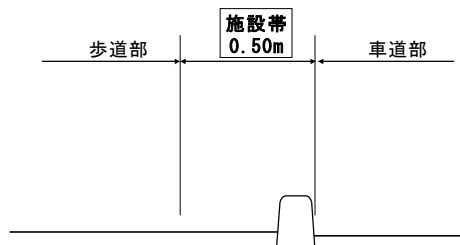
## 6-4 施設帯

### 6-4-1 一般部

一般部における施設帯の設置は以下のとおりとする。

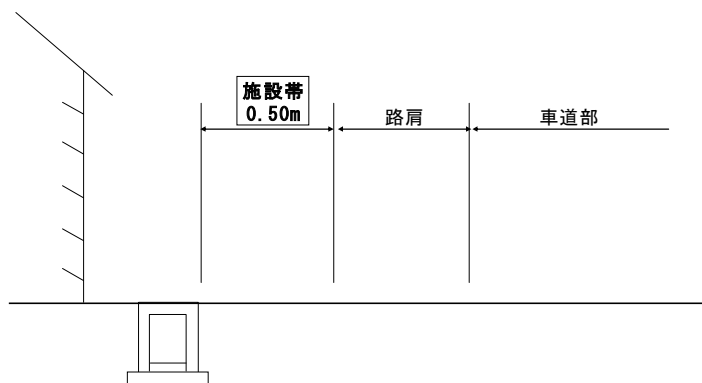
(歩道設置区間)

歩道設置区間においては、車道部と歩道部の間に設けるものとする。



(平地部における歩道未設置区間)

平地部における歩道未設置区間においては、路肩外に設けるものとする。



(その他歩道未設置区間)

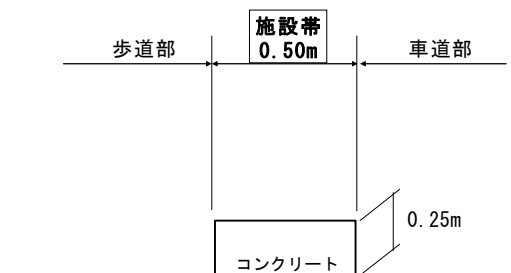
盛土区間、切土区間は施設帯として設置せず、盛土区間については保護路肩、切土区間は法尻部を活用する。

### 6-4-2 橋梁部

橋梁部における施設帯の設置は以下のとおりとする。

(歩道設置区間)

歩道設置区間においては、車道部と歩道部の間に設けるものとする。



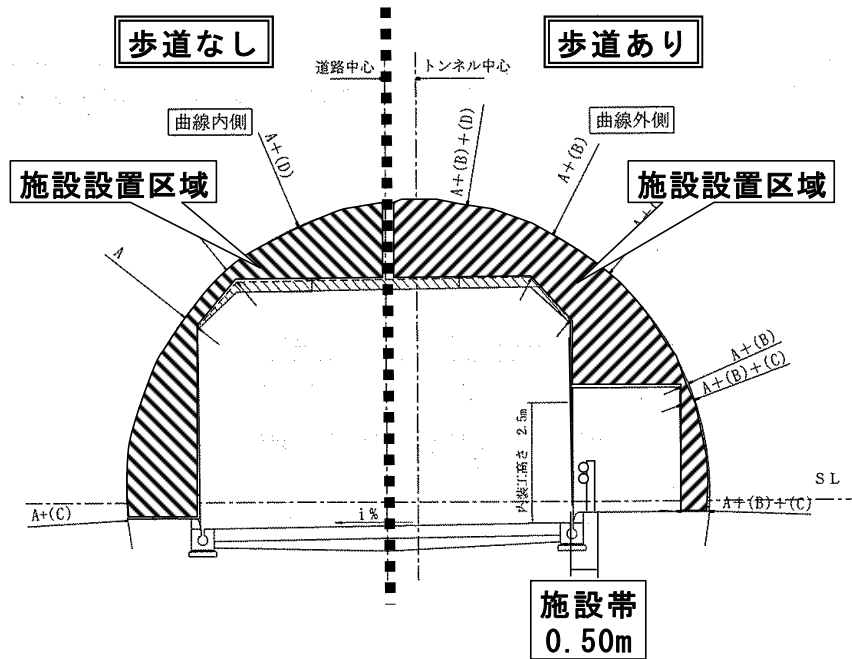
(歩道未設置区間)

車道に接する地覆部を活用する。



### 6-4-3 トンネル部

トンネル部における施設帯の設置は、建築限界の外に施設を設置するものとし、歩道等を設ける場合で防護柵等が必要な場合のみ車道部と歩道部の間に設けること。



※防護柵等の必要がない場合は、施設帯を設けない

### 6-4-4 その他

歩道等に、横断歩道橋、ベンチの上屋、並木等の路上施設を設ける場合は、「滋賀県歩道整備マニュアル 1-1-3. 交通状況に応じた幅員設定の考え方」によるものとする。

## 6-5 植樹帯

### 6-5-1 目的

植樹帯には、良好な交通環境の整備、沿道における良好な生活環境の確保等の機能がある。また、良好な公共空間を形成する役割を有している。

特に住宅等が密集し、交通量の多い都市部においては、沿道の騒音、大気汚染、振動等の対策として、植樹帯の果たす空間機能は高いと考えられる。

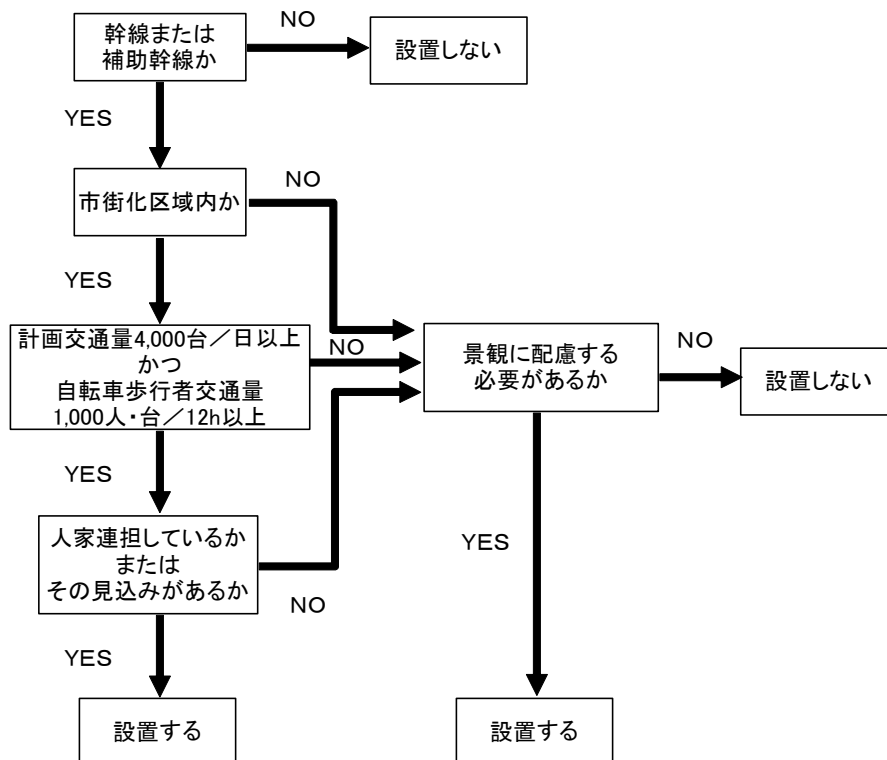
そこで、適切な植樹帯の設置を行い、また姿・形の美しい樹種を選択することによって、快適で、地域の個性を生かした道路空間の形成に資するものとする。

### 6-5-2 設置対象区間

都市部の幹線道路で、自転車や歩行者の交通量も多く、また、景観・環境への配慮が必要と考えられる第4種第1級および第2級の道路には植樹帯を設けるものとする。その他の道路については、下記のフローに基づき検討する。

ただし、地域の状況に応じて、既成市街地において堅牢な建物が連担しているなど特殊な条件下にあるため幅員の確保が困難な場合は、このかぎりではない。

植樹帯設置の基本フロー



- ・並木道やランドマーク等のために植栽をする場合や、既存の樹木や植栽を生かす場合は、このフローの適用外とする。
- ・景観に配慮する必要がある箇所は、観光地、景勝地等への1次アクセス道路とする。
- ・植樹帯の設置対象外の道路であっても、個別の状況に応じて、植樹帯を設けることは差しつかえない。

### 6-5-3 幅員

植樹帯の幅員は、1.5mを標準とする。この規定は、概ね1m以上2m以下を意味しており、当該道路の状況や、沿道の土地利用の状況、樹木の種類等を勘案して設定するものとする。

また、市街地での交差点改良等で、車道の幅員確保のために植樹帯の幅員を必要とする場合は、植樹帯を設けないことができる。

なお、都市の中心となる道路や、景勝地を通過する道路等、空間機能を重視すべき場合には、全体幅員と植樹帯幅員のバランスや、樹木の種類等を考慮して、標準値以上の幅員を採ることができる。また、既存の樹木を生かして植樹帯を設けるような箇所についても、箇所に応じた適切な幅員を定めることとする。

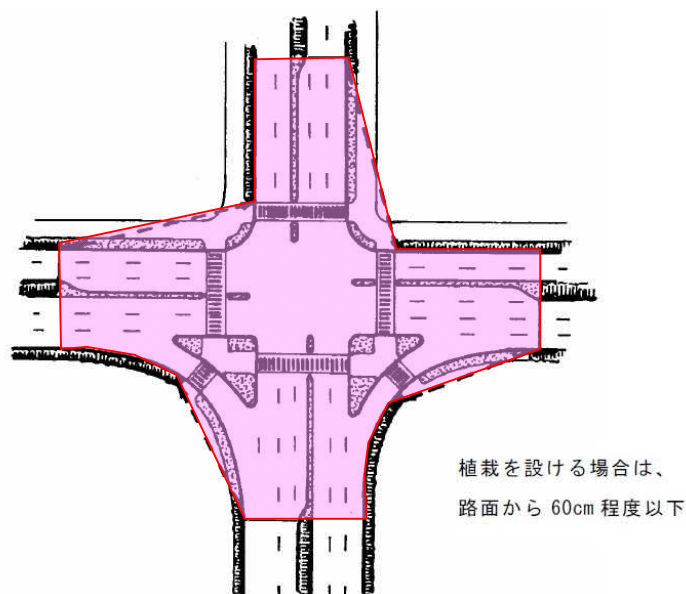
### 6-5-4 交差点部等

交差点部については、交通の安全を図るため、視距・見通しの確保について十分に配慮し、植樹帯の設置の有無を検討する。

滞留長（30m程度）に植樹帯を設ける場合は、路面から60cm以下とする。

なお、交差点部に植樹帯を設けない場合は、巻き込み部において自動車の乗上げを防止する観点、自転車走行の安全性の観点および滞留する歩行者の空間の確保の観点から、縁石等の構造を検討すること。この際には、「滋賀県歩道整備マニュアル2-1-1. 歩道等の車道の交差点部の構造」を参照する。

また、交通の安全性・快適性、通行環境の向上、沿道の良い生活環境の確保など植樹帯が特別な効用を果たしている箇所以外の植樹帯については、積極的に「なくそう犯罪」滋賀安全なまちづくり条例（平成15年滋賀県条例第5号）第13条の規定に基づき、道路からの見通しの確保に努める。（平成15年10月6日土木交通部長通知より）

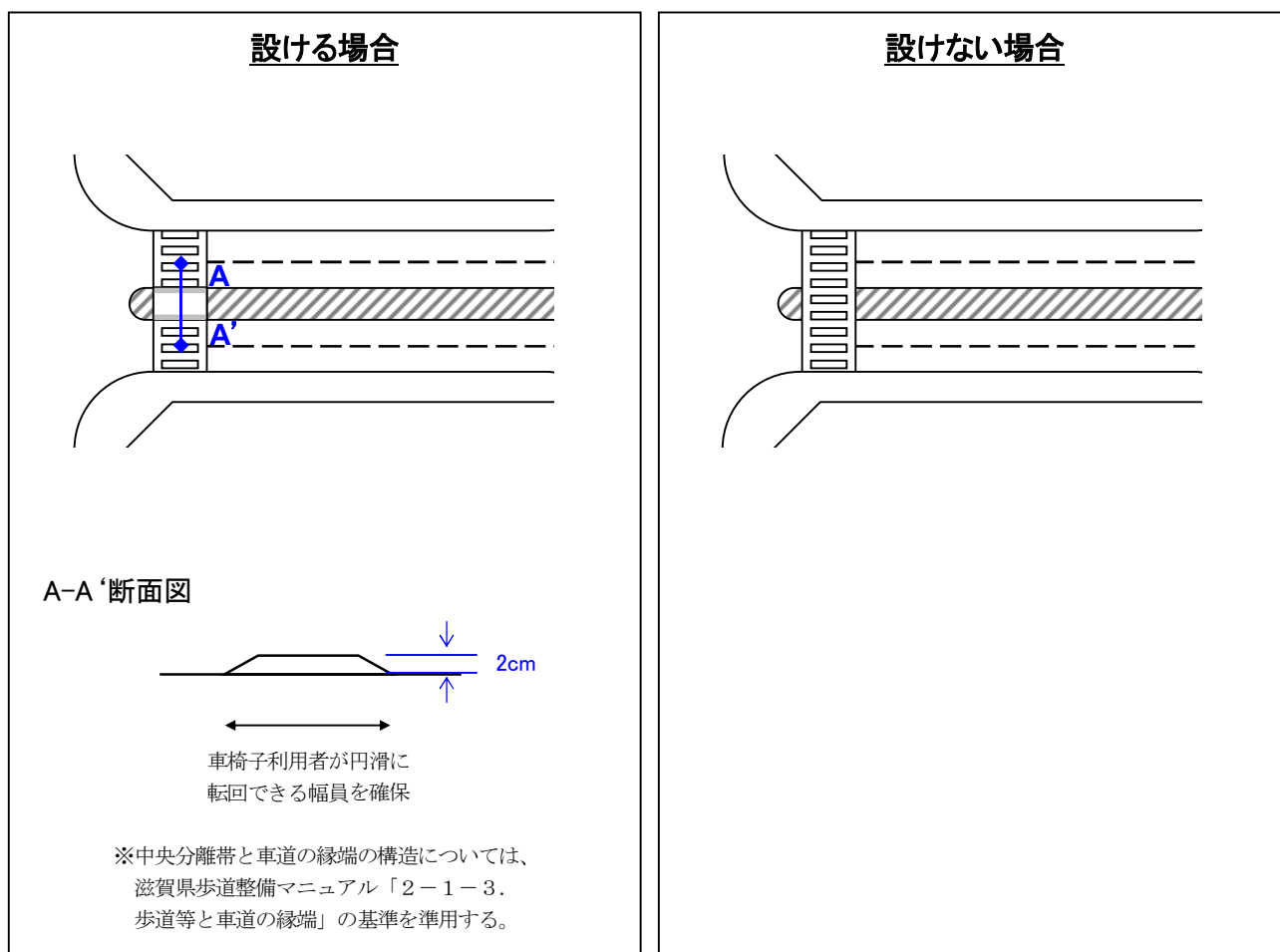


交差点部に植樹帯を設ける場合の視距確保方法

## 6-6 中央分離帯

中央分離帯を設ける場合は、道路構造令第6条および滋賀県道路構造条例第6条に基づくものとする。

また、分離帯を設ける場合の横断歩道の縁端との構造は、「滋賀県高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律に基づく移動等円滑化のために必要な道路の構造等に関する基準を定める条例（平成24年滋賀県条例第73号）」別表第1第1項第7号の基準によるものとする。



## 7. 交差点小規模改良

### 7-1 目的

道路交通において、膨大な経済損失や環境負荷を発生させている交通渋滞を緩和・解消することは、喫緊の課題であり、併せて渋滞箇所での交通事故削減は社会的な課題となっている。

県では、これらの対策としてこれまで現道拡幅、バイパスの整備、交差点改良など様々な対策を実施してきたが、効果が発生するまでに時間を要してきた。

今後は、このような抜本的な対策を進めるとともに、小規模な施設整備であっても短期間に効果が発揮できる渋滞対策として、複合レーン設置等を交差点小規模改良と位置付け、県民が実感できる対策として取り組み、効果の早期発現を図る。

### 7-2 想定される効果

- ①渋滞の解消・緩和および円滑な交通の確保
- ②渋滞の解消・緩和による、排出ガスの削減に伴う、地球温暖化抑制
- ③追突事故の減少

### 7-3 交差点小規模改良対策箇所

規格改良済み区間の渋滞が生じている交差点、または事故の多発する交差点を、緊急に交通の円滑化または安全対策として改善する必要がある箇所で、右（左）折車線の設置が効果的であるが、用地確保に多大な時間と費用を要し対策が迅速に出来ない場合に、緊急措置として、既存の路肩、植樹帯および歩道等を利用して即効性のある渋滞の緩和・解消が見込める箇所を対象とする。

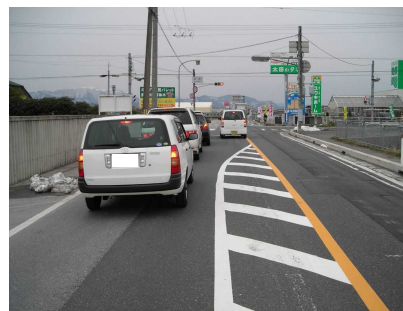
### 7-4 交差点小規模改良対策方法

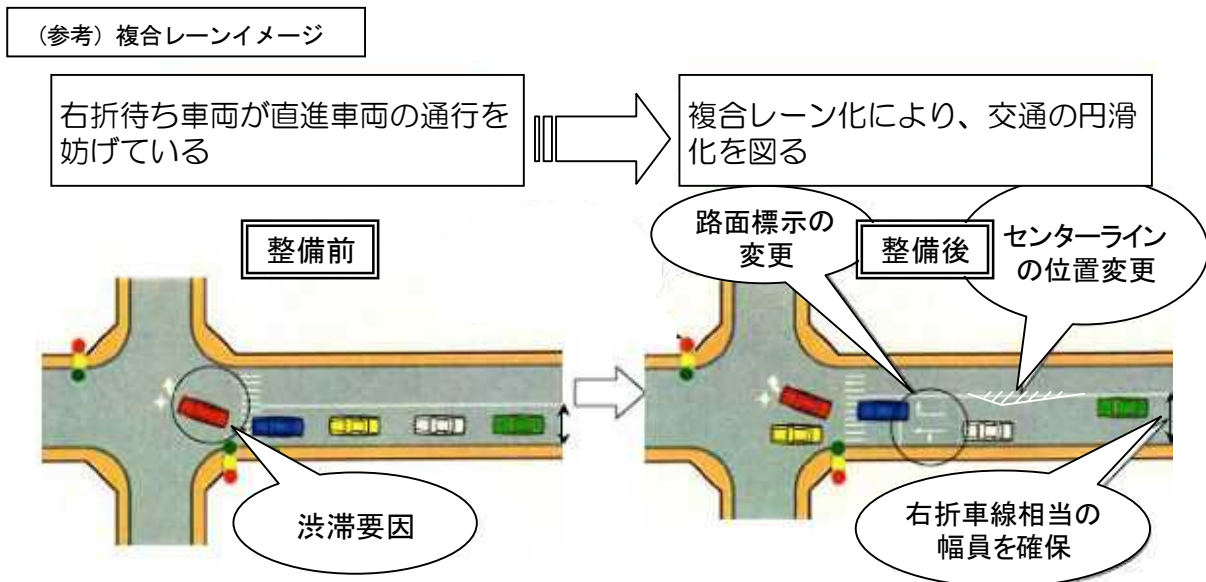
交差点が渋滞の要因となっている場合の対策手法としては、①右折レーン、左折レーンの設置（設計速度の低減による検討も含む）、②立体交差化、③複合レーン化（路面標示の変更）などが挙げられるが、既設交差点や渋滞対策にあたり、用地確保に相当な時間と費用を要するような地点での即効性のある対策として、③複合レーン化を交差点小規模改良と位置付け整備を図る。

#### 複合レーン化

センターラインの位置を変更して、右折（または左折）待ち車両の側方を直進車両が通過できる構造にすること

#### (参考) 複合レーン事例写真





- ①直進車線との境界標示を施さずに右折（左折）車線相当の幅員として 1.5m以上のふくらみを持たせる。
- ②①の幅員を確保するためには、影響部の植樹帯を撤去するものとする。
- ③①の幅員を確保するためには、路肩を 0.25mまで縮小することができる。  
(反対車線における路肩も同様である。ただし、0.25mまで縮小した場合には、歩車道境界ブロック部エプロンが車道に含まれないよう、構造を修正するものとする。)
- ④歩道（自歩道）がある場合は、①の幅員が③の方策で確保できない場合は、 $W=2.0\text{m}$ まで縮小することができる。
- ⑤実態にあった交差点の隅切りを行う。
- ⑥シフト長（ $l_a$ ）は、道路構造令または滋賀県道路構造条例に基づき算出するものとするが、やむを得ない場合においても、表 6-1 以上を確保する。
- ⑦テーパー長（ $l_d$ ）は、道路構造令または滋賀県道路構造条例に基づき減速のために必要な長さ（ $l_b$ ）または右折車線へのシフトに必要な長さ（ $l_c$ ）のいずれよりも大きいものとするが、やむを得ない場合においても、表 6-2 以上を確保する。
- ⑧滞留長（ $l_s$ ）は、道路構造令または滋賀県道路構造条例に基づき算出するものとするが、やむを得ない場合でも滞留長は、 $l_s = 9\text{m}$ 以上とする。

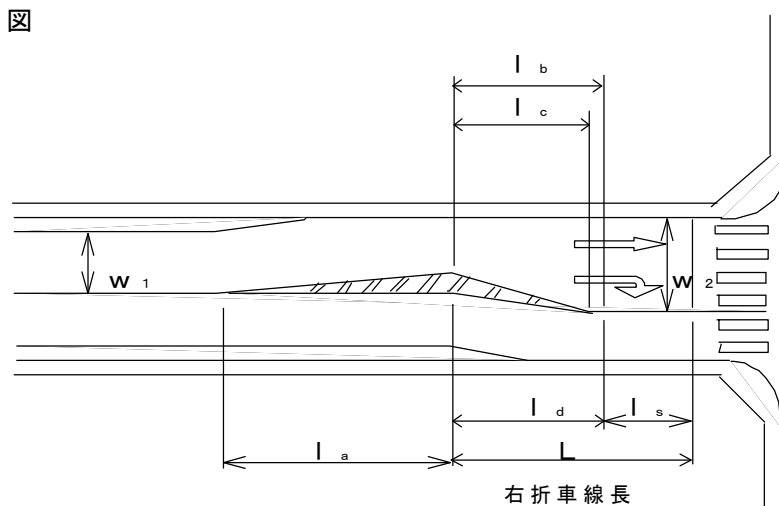
表6-1 複合車線に用いる最小シフト長 (l<sub>a</sub>)

設計速度 (Km/h)	最小シフト長 (m)
60	30
50	25
40	20
30	15

表6-2 複合車線に用いる最小テーパ長 (l<sub>d</sub>)

設計速度 (Km/h)	最小テーパ長 (m)
60	15
50	12.5
40	10
30	7.5

イメージ図



$$\Delta W = w_2 - w_1$$

$$L = l_d + l_s$$

7-5 解説

この章は、緊急かつ応急的措置であることから、道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間を応急的に改築する場合、道路構造令第38条第2項または滋賀県道路構造条例第43条第2項（小区間改築の場合の特例）に準じて整備するものであるが、できる限り道路構造令または滋賀県道路構造条例に定める諸値を満足するよう努めるものとする。

7-5-1 路肩の幅員

- 道路構造令第8条第2項（または滋賀県道路構造条例第7条第2項）によると、第3種第2級～第4級の普通道路の場合、路肩の幅員は0.75mで特例値として0.5m、第4種道路の場合、0.5mとなっている。

（道路構造令の解説と運用 P203）

- 道路構造令第8条第7項（または滋賀県道路構造条例第7条第7項）には、「歩道、自転車道

および自転車歩行者道を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、または道路の効用を保つために支障がない場合には、車道に接続する路肩を設けず、またはその幅員を縮小することができる。」と規定されている。（道路構造令の解説と運用 P 2 0 5）

- ・縮小規定を用いる場合は、道路構造令第8条第2項（または滋賀県道路構造条例第7条第2項）で示す特例値を用いると良いとされ、路肩の省略は、第3種、第4種の道路で計画交通量が非常に少なく、かつ自動車の安全な通行を確保できる場合と示されている。（道路構造令の解説と運用 P 2 1 2）

ここでは、緊急避難的対応としての交差点改良（交差点小規模改良）であることから、路肩の縮小もやむを得ないと判断し、建築限界（路肩を設けない場合、車道左側に0.25mを確保する）を確保できるように路肩を0.25mまで縮小することとした。

### 7-5-2 シフト長

- ・付加車線を設けるための本線シフトに必要なシフト長（1 a）は、計算式によって求められる値と最小値を比較して、大なる数値をシフト長として採用すると規定されている。（道路構造令の解説と運用 P 4 6 4）

ここでは、道路構造令または滋賀県道路構造条例の基準によるものとするが、緊急避難的対応としての交差点改良（交差点小規模改良）であることから、やむを得ない場合は、都市部での計算式による値を最小値とすることとした。

### 7-5-3 テーパ長

- ・付加車線を設けるうえでのテーパ長（1 d）は、減速のために必要な区間であると同時に右折車を直進から右折車線へスムーズにシフトさせる役割を持っている。したがって、テーパ長（1 d）は減速のために必要な長さ（1 b）または右折車線へのシフトに必要な長さ（1 c）のいずれも下回ってはならないと規定されている。（道路構造令の解説と運用 P 4 6 6）
- ・制約条件の多い都市部では、最小右折車線長が確保できない場合も少なくなく、変動する交通状況の下では、計算値よりも短い右折車線であっても、やはりそれなりの効果はあることから、計算値以下の場合であっても諸条件の許す範囲で最大の右折車線長となるようにすべきで、その際、右折車線長の縮小は、まずテーパ部で行い、滞留長はできるだけ確保するとなっている。（道路構造令の解説と運用 P 4 6 8）

ここでは、道路構造令または滋賀県道路構造条例の基準によるものとするが、緊急避難的対応としての交差点改良（交差点小規模改良）であることから、やむを得ない場合は、右折車線へのシフトに必要な長さ（1 c）を算出する計算式による値を最小値とすることとした。

### 7-5-4 滞留長

- ・右折車線の滞留長（1 s）は、信号交差点と信号交差点でない場合で計算式が定められている。（道路構造令の解説と運用 P 4 6 7）
- ・計算式によって求めることが出来ない場合は、信号に関係なく30mは確保すべきと示されて



いる。(平均右折台数2～3台を想定)

ここでは、緊急避難的対応としての交差点改良(交差点小規模改良)であることから、信号交差点での計算式を用い右折車線長係数は1.5、平均右折台数を1台として滞留長(1s)を算出し、最小値とすることとした。

#### 7-5-5 歩道等幅員の縮小

- ・自転車歩行者道は、歩行者の交通量の多い道路では、4m以上、その他の道路では3m以上とし、歩道は歩行者の交通量の多い道路では、3.5m以上、その他の道路では2m以上とすると規定してある。(道路構造令の解説と運用 P227)
- ・自転車歩行者道の3mは、自転車1台と車いすどうしのすれ違いを可能としたものであり、歩道の2mは、車いすどうしのすれ違いを可能となるよう定めたものである。  
(道路構造令の解説と運用 P230)

ここでは、緊急避難的対応としての交差点改良(交差点小規模改良)であるが、歩行者系の安全と利便性の確保は必須事項と判断し、自歩道および歩道の幅員は2mまで縮小できることとした。

#### 7-5-6 その他

ここでいう「やむを得ない場合」とは、右折レーン(あるいは左折レーン)が設置されていないことで、右折車(左折車)が直進車の交通阻害となっている場合で次の要件に該当する場合を指す。

1. 沿道利用が図られており、用地買収が困難で、交差点改良の計画ができない場合。
2. 道路が都市計画決定されている未整備の場合で、街路事業の着手の目処が立っていない場合。
3. 道路が都市計画決定されている整備済の場合で、新たな交差点改良が困難な場合。
4. 交通の阻害となる右折車両(左折車両)が、普通車で占めている場合。
5. 右折車両の急激な増加により、交差点改良計画に着手はするものの緊急に対策を施す必要がある場合。

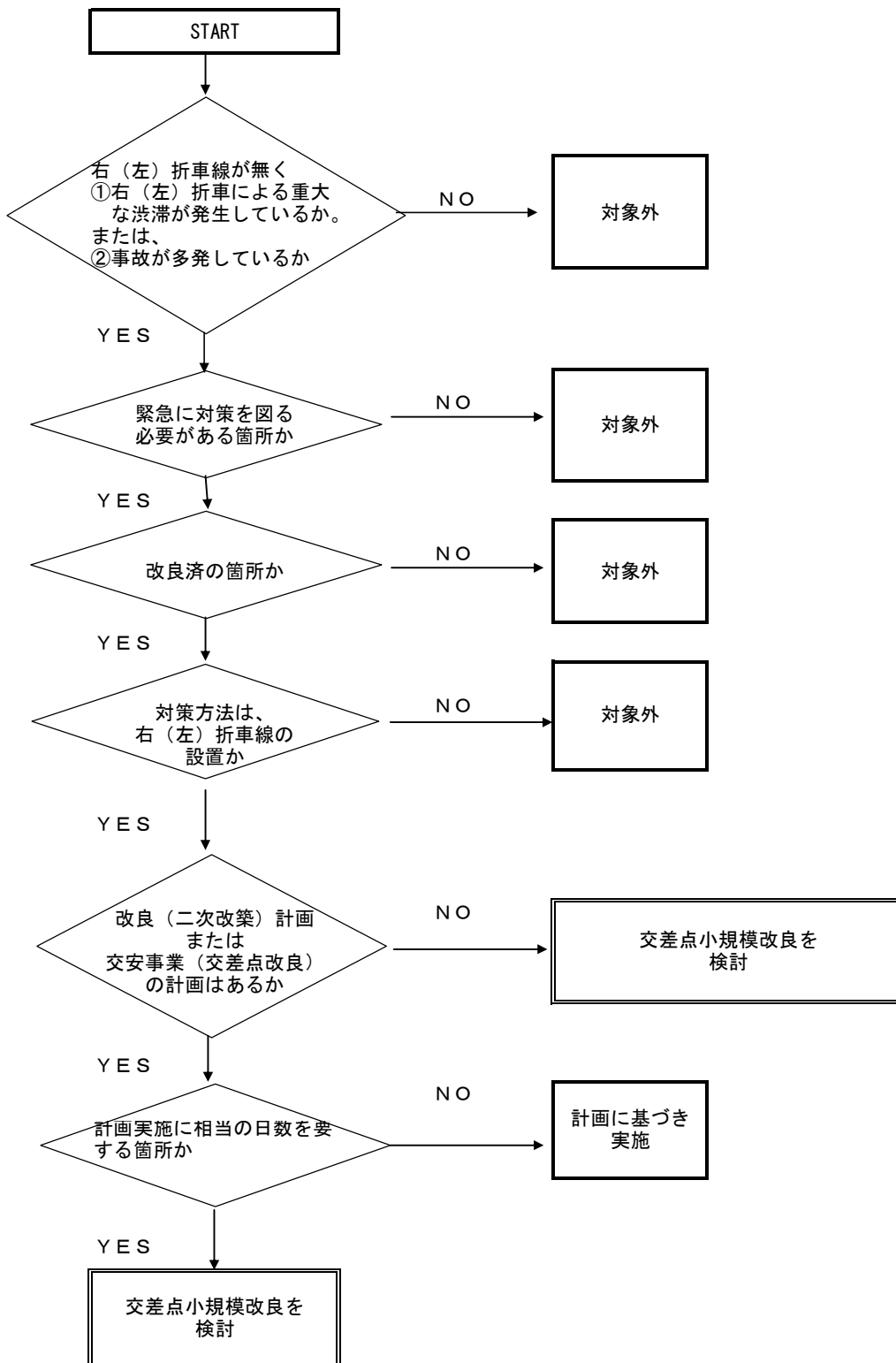
また、当交差点小規模改良については、滋賀県警察本部交通部交通規制課とも協議済みである。

【県警意見】(平成17年(2005年)10月14日付け滋交企乙発第1769号)

「解説」のその他に記載の「やむを得ない場合」の説明について

「やむを得ない場合」の要件が定義されているが、複合レーン化はあくまで緊急避難的措置であり、安易に運用することがないよう特に留意すること。

7-5-7 交差点小規模改良の選定フロー

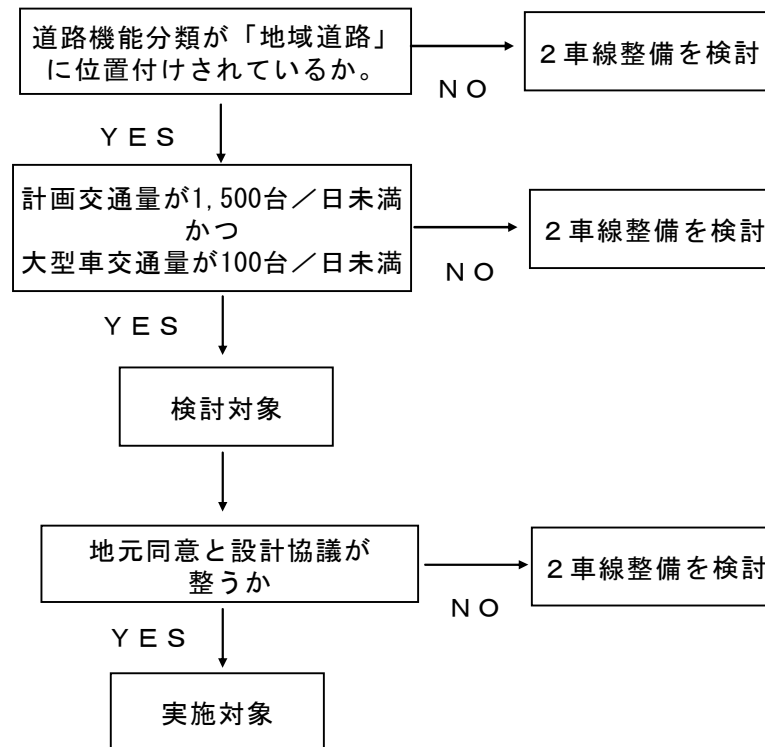


## 8. 1. 5車線の道路整備

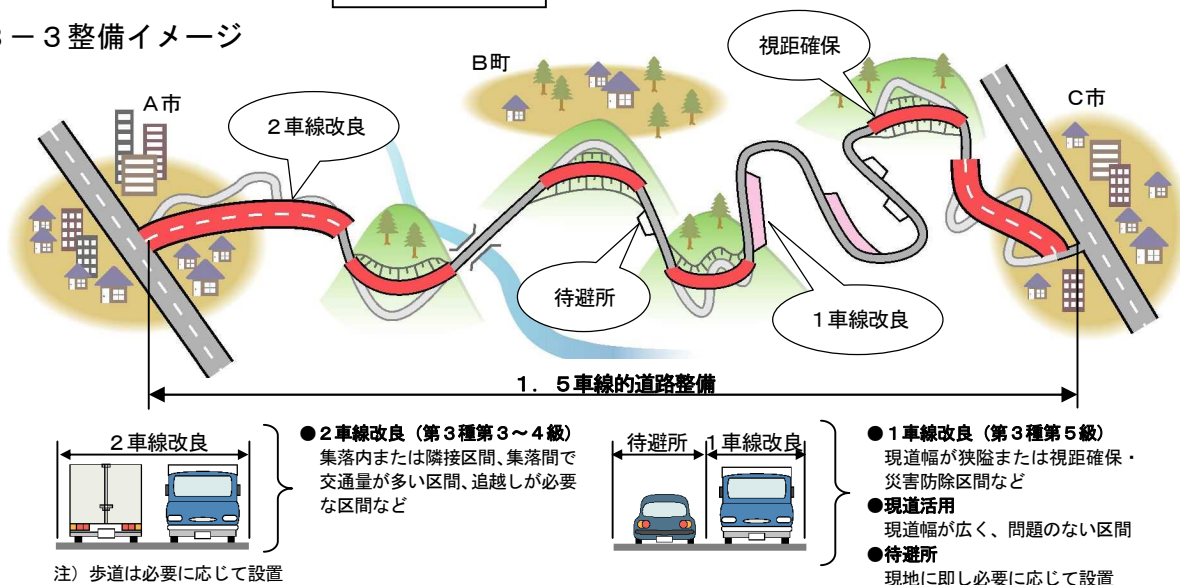
### 8-1 目的

山地部等において、道路改築事業を実施する場合、膨大な事業費と時間を要するため、比較的交通量が少なく、いくつかの離合箇所を設置することで利便性の向上が図れる箇所などは、1. 5車線の道路整備を検討する。ただし、地域のニーズと整備スピードを総合的に十分検討したうえで、事業を実施する。

### 8-2 検討フロー



### 8-3 整備イメージ



### 8-4 待避所

「道路構造令の解説と運用（平成16年2月）」第9章9-1による（P605）。

## 9. 積雪寒冷地域等

### 9-1 積雪寒冷地域等における取扱い

#### 9-1-1 対象地域

本節における対象地域は、

- ①「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（雪寒法）」に基づく積雪寒冷地域
- ②①に準ずる地域（累年平均（最近5カ年以上の間における平均）降雪日数が10日を超える地域）

とする。

滋賀県における積雪寒冷地域は、湖東土木事務所管内の一部、長浜土木事務所（木之本支所含む。）管内の全域、高島土木事務所管内の全域、大津土木事務所管内の一部である。当ルールでは、実際の降雪状況を勘案し、積雪寒冷地域に準ずる地域として東近江土木事務所管内の一部を加えた区域を対象地域としている。

なお、甲賀土木事務所管内の一部（国道477号三重県境）については、②の地域に該当するが、冬期閉鎖路線であることなどから対象外としている。

#### 9-1-2 縦断勾配

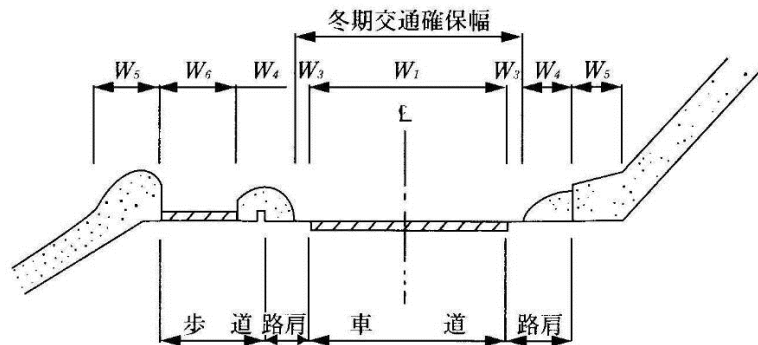
対象地域に存する道路（普通道路で設計速度が80km/h以上、小型道路で設計速度が100km/hであるものを除く）の車道の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況によりやむを得ない場合にはこの限りではない。（県道以外の道路については、従前通り5%以下とすることが望ましい。）

（理由）

- ①5%より急勾配になるほど、積雪時に登坂できなくなる車両が多く、通行の障害となる場合があるため。
- ②滋賀県道路構造条例において、積雪寒冷地域に存する道路の縦断勾配を規定したため。
- ③北陸地方整備局においては、設計要領（道路編）にて、縦断勾配は冬期交通対策上から交通量の多いところでは4%以下、交通量の少ないところでも5%以下が望ましいとされているため。

## 9-2 積雪寒冷地域等に存する道路の横断構成

積雪地域に存する道路の中央帯、路肩、自転車歩行者道および歩道の幅員は、降雪、積雪の状況や、除雪の実態を勘案して定めるものとする。



$W_1$ : 冬期車道  $W_2$ : 冬期側帯  $W_3$ : 冬期路肩  
 $W_4$ : 一次堆雪幅  $W_5$ : 二次堆雪幅  $W_6$ : 冬期歩道

### 9-2-1 堆雪幅の考え方

一次堆雪幅は図9のとおり区間毎に設けるものとする。二次堆雪幅は設けない。ただし、沿道条件により直接排雪できる場合はこの限りではない。

滋賀県で管理している観測点のデータから最大積雪深等の10年再現確率値を算出した上で、新潟県長岡市との比較検討を行い、一次堆雪幅を図9のとおりとしている。

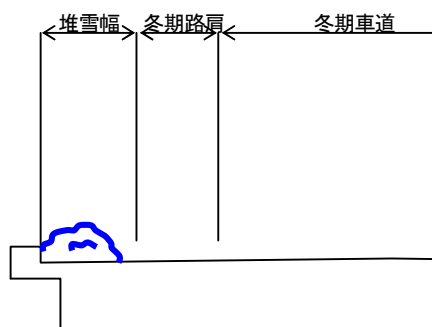
長岡市と最大積雪深の10年再現確率値が同程度もしくは上回る箇所については、道路構造令の解説と運用P247の地域分類a、2車線、第3種の $W_4=1.5\text{m}$ を採用している。

また、長岡市と比較し、最大積雪深の10年再現確率値が小さい区間については、最大日降雪深の10年再現確率値から算出した一次堆雪幅と、最大積雪深の累年平均値とを勘案し、採用する一次堆雪幅の使い分けを図9に示している。積雪深の累年平均値の小さい地域については計算結果にかかわらず、一次堆雪幅を設けないこととしている。

なお、堆雪幅を最新データにより随時見直すことは、道路計画上適切ではないため、最新の10年再現確率値を確認した上で、長期的な視点で見直しを検討していくこととする。

### 9-2-2 橋・高架の道路の堆雪幅

長さが100m以上の橋梁等における堆雪幅の決定にあたっては、以下のように堆雪幅を設ける場合と側方に用地を確保する場合を比較検討すること。なお、第3種、第4種の橋等の堆雪幅は第1級1.25m、第2級1.0m、第3級0.75mとする。



※ 上図のとおり、堆雪幅は地覆の内面より確保する。

### 9-2-3 冬期車道

冬期における車道幅員は、当該道路区分の車道幅員を確保する。しかし多車線道路では、1 ランク下げることができる。

### 9-2-4 冬期路肩

冬期路肩幅員は 0.5m とする。ただし、比較的交通量の少ない区間では、0.25m まで縮小することができる。

### 9-2-5 中央帯

積雪期間においては、中央帯上にも自然積雪があり、これからの落ちこぼれによって一般車両の交通障害となることがあるので、側帯の幅員を 0.25m とする。

### 9-2-6 冬期歩道

冬期歩道を確保する場合は有効幅員を 2.0m 以上確保することが望ましい。

### 9-2-7 その他

沿道条件により河川等に直接排雪できる場合はこの限りではない。

附則（平成19年3月）

本基準については、平成19年4月以降に設計を行うものについて運用する。

附則（平成25年5月）

本基準については、平成25年6月以降に施工を行うものについて運用する。

附則（平成26年3月）

本基準については、平成26年4月以降に施工を行うものについて運用する。

附則（平成28年3月）

本基準については、平成28年4月以降に設計に着手するものについて運用する。