



## 近江の道づくりマニュアル(案)

令和2年4月

滋賀県 土木交通部 道路整備課  
道路保全課

# 目 次

<b>1. 概要</b> .....	<b>P. 1 - 1</b>
1 - 1 基準統合の経緯 .....	P. 1 - 1
1 - 2 滋賀県の道路現況と将来像 .....	P. 1 - 2
1 - 2 - 1 地域特性 .....	P. 1 - 2
1 - 2 - 2 沿道状況 .....	P. 1 - 3
1 - 2 - 3 滋賀県の道路将来像 .....	P. 1 - 3
<b>2. 位置づけと役割</b> .....	<b>P. 2 - 1</b>
2 - 1 使用方法.....	P. 2 - 1
2 - 2 道路計画における課題.....	P. 2 - 2
2 - 2 - 1 課題整理 .....	P. 2 - 2
2 - 2 - 2 歩道整備の考え方、進め方.....	P. 2 - 3
2 - 3 用語集.....	P. 2 - 3
2 - 3 - 1 用語の定義.....	P. 2 - 3
2 - 3 - 2 その他用語.....	P. 2 - 3
<b>3. 道路の区分と設計速度</b> .....	<b>P. 3 - 1</b>
3 - 1 道路の区分 .....	P. 3 - 1
3 - 2 道路の機能分類 .....	P. 3 - 1
3 - 2 - 1 基本的な考え方 .....	P. 3 - 1
3 - 2 - 2 道路網図 .....	P. 3 - 1
3 - 3 計画交通量 .....	P. 3 - 1
3 - 4 設計速度.....	P. 3 - 2
<b>4. 道路構造(横断面の構成)</b> .....	<b>P. 4 - 1</b>
4 - 1 道路の構成 .....	P. 4 - 1
4 - 2 車道および車線 .....	P. 4 - 1
4 - 2 - 1 車線数 .....	P. 4 - 1
4 - 2 - 2 車線幅員 .....	P. 4 - 2
4 - 3 中央帯.....	P. 4 - 2
4 - 3 - 1 中央帯幅員.....	P. 4 - 2
4 - 4 施設帯.....	P. 4 - 3
4 - 4 - 1 一般部 .....	P. 4 - 3
4 - 4 - 2 橋梁部 .....	P. 4 - 4
4 - 4 - 3 トンネル部.....	P. 4 - 4
4 - 4 - 4 路上施設による上乗せ幅員.....	P. 4 - 5
4 - 5 路肩.....	P. 4 - 5
4 - 5 - 1 目的 .....	P. 4 - 5

4-5-2	適用範囲	P.4-6
4-5-3	路肩幅員	P.4-6
4-5-4	路面等	P.4-6
4-5-5	その他	P.4-6
4-6	自転車通行帯および自転車道	P.4-10
4-6-1	目的	P.4-10
4-6-2	設置要件	P.4-10
4-6-3	自転車通行帯の幅員	P.4-10
4-6-4	自転車道の幅員	P.4-10
4-6-5	自転車通行帯の路肩	P.4-11
4-6-6	構造	P.4-11
4-7	自転車歩行者道および歩道	P.4-11
4-7-1	道路利用者の寸法	P.4-11
4-7-2	歩道等の設置基準	P.4-12
4-7-3	有効幅員	P.4-15
4-7-4	構造	P.4-17
4-7-5	横断歩道箇所等における歩道等と車道の交差点部	P.4-25
4-7-6	車両乗り入れ部	P.4-27
4-7-7	バス停留所	P.4-30
4-7-8	視覚障害者誘導用ブロック	P.4-32
4-8	自転車専用道路および自転車歩行者専用道路	P.4-38
4-8-1	目的	P.4-38
4-8-2	幅員	P.4-38
4-8-3	構造	P.4-38
4-9	植樹帯	P.4-38
4-9-1	目的	P.4-38
4-9-2	設置対象区間	P.4-38
4-9-3	幅員	P.4-39
4-9-4	交差点部等	P.4-39
4-9-5	樹種の選定	P.4-40

## **5. 交差点**.....**P.5-1**

5-1	交差点小規模改良	P.5-1
5-1-1	目的	P.5-1
5-1-2	想定される効果	P.5-1
5-1-3	交差点小規模改良対策箇所	P.5-1
5-1-4	交差点小規模改良対策方法	P.5-1
5-1-5	解説	P.5-3
5-2	ラウンドアバウト	P.5-7
5-2-1	目的	P.5-7

5-2-2	基本方針	P.5-7
5-2-3	検討要件	P.5-7
5-2-4	適用基準	P.5-7
5-2-5	事業主体	P.5-7
<b>6.</b>	<b>1. 5車線の道路整備</b>	<b>P.6-1</b>
6-1	目的	P.6-1
6-2	検討フロー	P.6-1
6-3	整備イメージ	P.6-1
6-4	待避所	P.6-2
<b>7.</b>	<b>ビワイチ通行空間整備</b>	<b>P.7-1</b>
7-1	目的	P.7-1
7-2	ビワイチルート設定の基本方針	P.7-1
7-3	通行空間の整備形態の考え方	P.7-1
7-4	その他	P.7-2
<b>8.</b>	<b>舗装</b>	<b>P.8-1</b>
8-1	舗装構成の計算方法	P.8-1
8-1-1	舗装の設計期間	P.8-1
8-1-2	舗装計画交通量の決定	P.8-1
8-1-3	舗装の信頼性	P.8-2
8-1-4	舗装構成	P.8-2
8-2	歩道等の舗装	P.8-5
8-2-1	基本方針	P.8-5
8-2-2	標準舗装構成	P.8-5
<b>9.</b>	<b>道路付属施設</b>	<b>P.9-1</b>
9-1	景観	P.9-1
9-1-1	適用基準	P.9-1
9-2	防護柵	P.9-1
9-2-1	適用基準	P.9-1
9-3	標識	P.9-1
9-3-1	適用基準	P.9-1
9-3-2	歩道等の案内標識	P.9-1
9-4	照明施設	P.9-2
9-4-1	適用基準	P.9-2
9-4-2	歩道等の照明施設	P.9-2
9-5	その他	P.9-2
9-5-1	歩行者休憩施設	P.9-2

## **10. 積雪寒冷地域..... P.10-1**

10-1 積雪寒冷地域等における取扱い.....	P.10-1
10-1-1 対象地域.....	P.10-1
10-1-2 縦断勾配.....	P.10-1
10-1-3 横断勾配.....	P.10-1
10-2 積雪寒冷地域等に存する道路の横断構成.....	P.10-2
10-2-1 堆雪幅の考え方.....	P.10-2
10-2-2 橋・高架の道路の堆雪幅.....	P.10-3
10-2-3 冬期車道.....	P.10-3
10-2-4 冬期路肩.....	P.10-3
10-2-5 中央帯.....	P.10-3
10-2-6 冬期歩道.....	P.10-3
10-2-7 その他.....	P.10-3

## **11. 維持管理..... P.11-1**

11-1 舗装.....	P.11-1
11-2 橋梁.....	P.11-1
11-3 歩道.....	P.11-1

## **資料編**

参考表（「近江の道づくりマニュアル（案）」と「道路構造令の解説と運用」および「滋賀県道路構造条例」との関係）

機能分類別道路網図

沿道状況図（参考）

歩道縁石標準図集

自転車通行帯構造図（水資源機構管理用通路）

ビワイチ案内表示マニュアル

一次堆雪幅設置図

滋賀県における道路事業（標準参考フロー図）

主な改定内容

## 1. 概要

### 1-1 基準統合の経緯

滋賀県では、道路整備計画検討の基本となる道路規格や幅員構成等について、統一的な考え方を整理した「近江の道づくりルール（平成 19 年 3 月策定、平成 28 年 3 月改定）」と、歩道整備における設計施工の構造基準や基本的な考え方を示した「滋賀県歩道整備マニュアル（平成 16 年 5 月策定、平成 26 年 3 月改定）」をもとに、地域の状況を踏まえて道路整備を進めてきた。

前回改定時から、道路構造令や、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（以下、「滋賀県道路構造条例」という）の一部改正、自転車活用推進計画等による自転車通行空間整備の推進等、社会情勢が変化していることから、今回、これらを改定・統合することで、業務の効率化を図るものである。

改定・統合にあたっては、これまで運用してきたなかでの問題点や改善点等の意見も踏まえ、「滋賀県道路構造の技術的基準に関する検討会」での議論により、必要な見直しを行った。

#### 参考 旧「近江の道づくりルール」策定の経緯

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。

#### 参考 旧「滋賀県歩道整備マニュアル」策定の経緯

我が国では本格的な高齢社会を迎えようとしている。また、ノーマライゼーションの理念の浸透に伴い、高齢者や障害者をはじめ全ての人が自立した日常生活、社会参加することのできるまちづくりが求められている。

このような中、国において平成 12 年 11 月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律」（以下、「交通バリアフリー法」という。）が施行された。国土交通省では交通バリアフリー法に基づく道路特定事業の実施に際して適合させる基準として「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（平成 12 年 11 月 15 日建設省令第 40 号）を定めている。

その後、交通バリアフリー法は「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(ハートビル法)と統合・拡充され、平成18年12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」(平成18年国土交通省令第116号)(以下「道路移動等円滑化基準※」という。)が定められている。

また、地域主権改革が進み、これまでの全国一律の基準ではなく、各自治体が条例で基準を定めることとされたことを受け、滋賀県では平成24年12月に滋賀県道を対象とした「滋賀県高齢者、障害者等の移動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)(以下「滋賀県移動等円滑化条例※」という。)を定めている。

「滋賀県歩道整備マニュアル」は、高齢者、身体障害者等、全ての人が安全で安心して利用できる道路空間を目指し、滋賀県の歩道等の実情を踏まえた、新たな歩道等の構造基準や基本的な考え方を示すことを目的としている。

また、構造によっては、高齢者、障害者等の中で利用しやすい構造が異なる場合や現在の技術水準では対応が難しい課題があり、明確な基準を示せないものも存在する。そのような場合でも、住民、事業者、道路管理者等の協働により、全ての人が安全で安心して利用できるよう継続的な改善を図り、より質の高い道路空間づくりを目指すものとする。

※「道路移動等円滑化基準」と「滋賀県移動等円滑化条例」について

バリアフリー新法第2条第9項において、移動等円滑化が特に必要な道路法上の道路を、国土交通大臣が「特定道路」として指定することとされています。

同法第10条第1項により、「道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路(以下「新設特定道路」という。)を移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例(国道にあっては、主務省令)で定める基準に適合させなければならない。」とされています。

この条例・省令が「滋賀県移動等円滑化条例」と「道路移動等円滑化基準」です。

なお、同法第10条第4項では、「道路管理者は、その管理する道路(新設特定道路を除く。)を条例・主務省令に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。」とされており、新設の特定道路以外の管理道路への努力義務が規定されています。

## 1-2 滋賀県の道路現況と将来像

### 1-2-1 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。

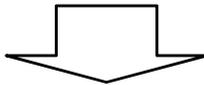
## 1-2-2 沿道状況

平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査をもとに山地・平地・市街地別の道路網図を作成。  
(資料編参照)

## 1-2-3 滋賀県の道路将来像

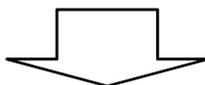
滋賀県の将来 20 年間の道路整備にかかる基本方針を示すものとして、2012 年 3 月に「滋賀県道路整備マスタープラン(第 2 次)」を策定している。概要は以下のとおりである。

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

## 2. 位置づけと役割

### 2-1 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、滋賀県道路構造条例、道路移動円滑化基準および滋賀県移動円滑化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、各基準・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については、「道路構造令の解説と運用」（平成27年6月、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「近江の道づくりマニュアル（案）」と「道路構造令の解説と運用」および「滋賀県道路構造条例」の関係）。ただし、関連基準類が改訂された場合は、適用基準を確認すること。

なお、滋賀県移動等円滑化条例の施行に伴い、指定区間外の一般国道（県管理国道）は道路移動等円滑化基準（省令）に従うこととなるが、近江の道づくりマニュアル（案）は滋賀県が管理する道路の全てに適用するものである。

表2-1に、道路構造令・滋賀県道路構造条例および道路移動等円滑化基準・滋賀県道路移動等円滑化条例の適用範囲と近江の道づくりマニュアル（案）との関係をまとめた。

表 2-1 政令・条例の適用範囲と近江の道づくりマニュアル（案）等の関係

対象となる道路	(1)道路の構造にかかる政令・条例	(2)バリアフリー等にかかる基準・条例	(1)および(2)に関するマニュアル
高速自動車国道	道路構造令	省略	省略
一般国道 (指定区間)		道路移動等円滑化 基準	省略
一般国道 (指定区間外)			(1)近江の道づくりマニュアル(案) 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 (2)近江の道づくりマニュアル(案) 本書に記載のない項目は、既往の通達、基準、指針類等を適用
主要地方道、 一般県道	滋賀県道路構造条例	滋賀県移動等円滑化条例	(1)近江の道づくりマニュアル(案) 条例の対象外とされた基準や本書にない項目は「道路構造令の解説と運用」等を適用 (2)近江の道づくりマニュアル(案) 本書に記載のない項目は、既往の通達、基準、指針類等を適用

※滋賀県内の道路を対象にした「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」の規定についても、構造決定時の基準とすること。（県道については、滋賀県移動等円滑化条例がまちづくり条例の規定を網羅している）

※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。

以下に、参考とすべき主な基準・指針類を記載する。

- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン  
(平成 28 年 7 月、国土交通省 道路局、警察庁 交通局)
- 自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について  
(令和元年 7 月 5 日、国土交通省道路局)
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置指針  
(都街発第 23 号、道企発第 39 号 昭和 60 年 8 月 21 日通達)
- 「なくそう犯罪」滋賀安全なまちづくり条例(条例第 5 号、平成 28 年 4 月 1 日施行)
- 平面交差の計画および設計におけるラウンドアバウトの導入について  
(平成 30 年 2 月 13 日、滋賀県道路課通知)
- ラウンドアバウトマニュアル(平成 28 年 4 月、交通工学研究会)
- 舗装の構造に関する技術基準(都街発第 48 号、道企発第 55 号 平成 13 年 6 月 29 日通達)
- 透水性歩道舗装実施要綱(滋道第 713 号、平成 7 年 6 月 1 日)
- 「景観に配慮した道路付属物等整備の基本方針」の策定について  
(平成 30 年 3 月 28 日、滋賀県道路課・都市計画課通知)
- 防護柵の設置基準(道企発第 3 号 昭和 42 年 12 月 25 日通達 平成 28 年 12 月改訂)
- 道路標識設置基準の改定について(通知)  
(令和 2 年 2 月 14 日、滋賀県道路課・都市計画課通知)
- 道路照明施設設置基準(都街発第 10 号、道企発第 9 号 昭和 56 年 3 月 27 日通達)
- 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(法律第 72 号、昭和 31 年)

## 2-2 道路計画における課題

### 2-2-1 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. 車道に関して
  - イ. 路肩に関して
  - ウ. 自転車通行帯・自転車道に関して
  - エ. 自転車歩行者道・歩道に関して
  - オ. その他に関して
- 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 車線の道路整備
  - イ. 交差点小規模改良
- ④ その他

近江の道づくりマニュアル(案)では、これらの課題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。

## 2-2-2 歩道整備の考え方、進め方

高齢者、身体障害者等、全ての人が安全で安心して利用できる道路空間の整備を図るには、歩道等の利用者の特性を踏まえて計画する必要がある。高齢者や身体障害者だけでなく健常者（20歳以上～65歳未満）の20%程度※の人が移動時に何らかの身体的負担を感じていると答えており、全ての人のために道路空間のユニバーサルデザイン化が必要であることを示している。

歩道等の利用者には、車椅子利用者をはじめ視覚障害者、聴覚障害者、内部障害者、難病者など何らかの障害を持った利用者や高齢者、妊産婦、子供や荷物をたくさん持った人など様々なタイプの人がいる。また、利用者のタイプにより特性があり道路空間に対するニーズも異なる。

※H15年12月に実施した道路利用者アンケート調査結果より

歩道等の整備にあたっては、以下の点に留意して整備を進めることとする。特に、自転車歩行者道は、道路交通法で車道通行が原則となっている自転車を公安委員会の告示行為により例外的に通行可能とするものであることに留意して、整備を進めることとする。

- 様々な利用者があることを前提に、利用者特性を踏まえて全ての人が利用しやすい施設にすること。
- 地域の状況を踏まえ、利用のしやすさが最大限になるよう創意工夫をすること。また、創意工夫にあたっては、必要に応じて利用者の意見を聞くなど実体験を通して検討していくこと。
- 地域住民をはじめ、関連事業者・行政機関、各種団体等の協力を求め、幅広い連携による協働の道づくりを行うこと。
- より利用しやすい道路整備を目指して、適切な維持管理も含め継続的な改善を図っていくこと。

## 2-3 用語集

### 2-3-1 用語の定義

本マニュアルで使用する用語は、道路構造令第2条（用語の定義）および、滋賀県道路構造条例第2条（定義）に従うものとする。

### 2-3-2 その他用語

本マニュアルでは以下に定めるものとする。

歩道等	歩道または自転車歩行者道※をいう。
車両乗り入れ部	車両の沿道への出入りの用に供される歩道等の部分をいう。
街渠部	路肩の全部または一部に設けられる排水施設の部分をいう。
視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者に対する誘導又は段差の存在等の警告もしくは注意喚起を行うために路面に敷設されるブロックをいう。
縁石	歩道と車道との境界に沿って設けられる施設をいう。車両の歩道への進入を防止し、運転者に車道端を明示する目的を持っている。

グレーチング	網目状の溝蓋のことをいう。
縦断勾配	歩道等の進行方向に設けられた勾配をいう。
横断勾配	歩道等の横方向に設けられた勾配をいう。
民地	道路敷以外の部分



図 2-1 用語の定義

※道路法に基づく道路構造令上の歩道、自転車歩行者道のこと。

道路交通法では「自転車歩行者道」の定義はなく、自転車歩行者道は「歩道」である。

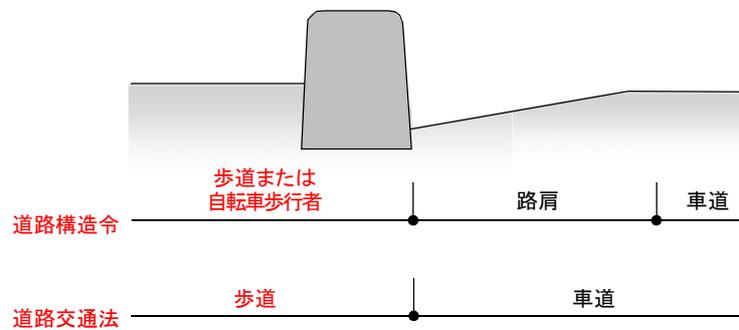


図 2-2 道路構造令と道路交通法の違い

### 3. 道路の区分と設計速度

---

#### 3-1 道路の区分

道路構造令第3条（道路の区分）および滋賀県道路構造条例第3条（道路の区分）により決定する。

#### 3-2 道路の機能分類

##### 3-2-1 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

##### 3-2-2 道路網図

道路機能分類を道路網図上に明示（資料編：機能分類別道路網図参照）

#### 3-3 計画交通量

現在、H22 センサスペースの将来交通量予測（平成31.3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、その予測に基づくこと。）

### 3-4 設計速度

道路機能分類ごとの設計速度は表 3-1 を基本とするが、状況に応じて道路構造令および滋賀県道路構造条例の基準値内で設定することができる。

道路構造令および滋賀県道路構造条例の道路区分と設計速度との関係を表 3-2 に示す。

表 3-1 道路機能分類ごとの設計速度 (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

表 3-2 近江の道づくりマニュアル(案)の機能分類と構造令基準等の関係

地域	種別	級別	設計速度 V(km/h)		計画交通量 (台/日)							
			標準値	特例値	以上	20000	10000	4000	1500	未滿		
					20000	~10000	~4000	~1500	~500	500		
その他の道路	地方部	3	1	80	60	国道・平地						
			2	60	50	国道・山地	国道・平地					
				40	40	県道,市道・平地						
			3	60	30	50	国道・山地		国道,県道・平地			
				40		県道,市道・山地			市道・平地			
			4	50	20	40	国道,県道・山地					
		30		市道・山地		市道・平地・山地						
		5	40	-						市道・平地 山地		
		都市部	4	1	60	40	国道					
					40		県道,市道					
2	60			30			国道					
	50				県道,市道							
3	50			20				県道				
	40				市道							
4	40			-						市道		
	30											
			20									

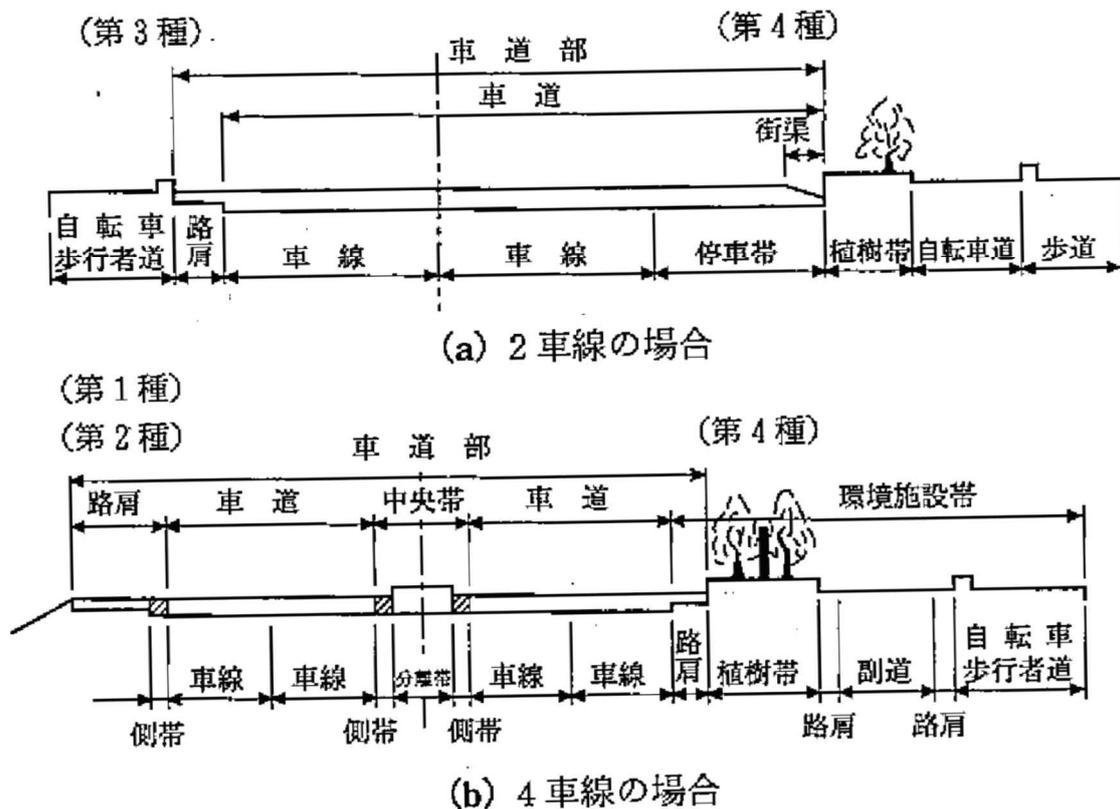
- : 主要幹線道路 or 幹線道路 (直轄国道 or 補助国道)
- : 幹線道路 or 補助幹線道路 (管境を超える交通量が 50%以上 or 50%以下)
- : 補助幹線道路 (交通量 4,000~10,000 台/日)
- : 地域道路 (交通量 4,000 台/日未滿)

## 4. 道路構造(横断面の構成)

### 4-1 道路の構成

横断面の構成要素は、次のとおりである。

- 車道 (4-2 参照)
- 中央帯 (4-3 参照)
- 路肩 (4-5 参照)
- 停車帯 (4-5 参照)
- 自転車道 (4-6 参照)
- 自転車歩行者道 (4-7 参照)
- 歩道 (4-7 参照)
- 植樹帯 (4-9 参照)
- 副道
- 軌道敷



出典：道路構造令の解説と運用 P179

図 4-1 道路の構成要素の例

### 4-2 車道および車線

#### 4-2-1 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。

車線幅員

道路機能分類ごとの車線幅員は道路構造令（第5条の4）および滋賀県道路構造条例（第4条の6）により設定する。

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。地域道路のうち、山地部等で交通量が1,500台/日未満のものについては、6-1 1. 5車線の道路整備を検討すること。

表 4-1 近江の道づくりマニュアル(案)と構造令の整合表(第3種)

機能別道路区分	第3種									
	第1級		第2級		第3級		第4級		第5級	
	標準値	特例値	標準値	特例値	標準値	特例値	標準値	特例値	標準値	特例値
主要幹線	3.5	-	3.25	3.5	3.0	-	2.75	-		
幹線	3.5	-	3.25	3.5	3.0	-	2.75	-		
補助幹線	3.5	-	3.25	3.5	3.0	-				
地域道路					3.0	-	2.75	-	4.0	3.0

表 4-2 近江の道づくりマニュアル(案)と構造令の整合表(第4種)

機能別道路区分	第4種							
	第1級		第2級		第3級		第4級	
	標準値	特例値	標準値	特例値	標準値	特例値	標準値	特例値
主要幹線	3.25	3.5	3.0	-				
幹線	3.25	3.5						
補助幹線			3.0	-				
地域道路					3.0	-	4.0	3.0

4-3 中央帯

4-3-1 中央帯幅員

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、滋賀県移動円滑化条例別表第1第1項第7号の基準によるものとする。



図 4-2 中央帯設置箇所に横断歩道を設置する場合の考え方

## 4-4 施設帯

### 4-4-1 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。

#### (1) 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。

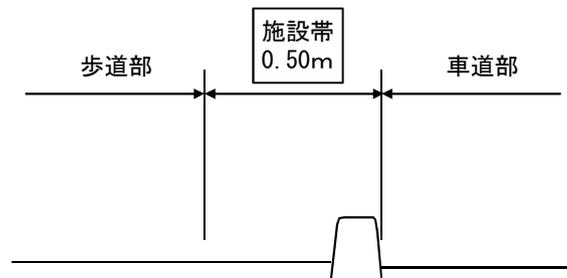


図 4-3 歩道設置区間の施設帯幅員

#### (2) 自転車道設置区間

自転車道設置区間においては、車道部と自転車道部の間に設けることを基本とする。

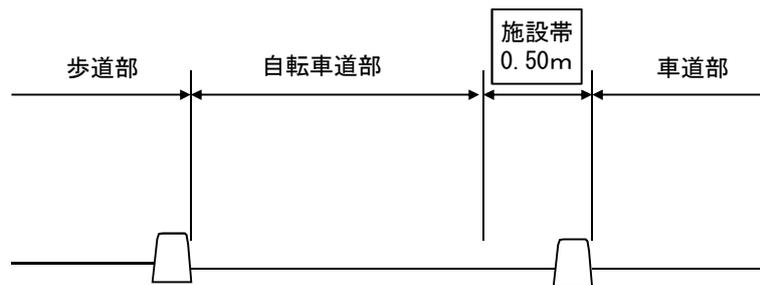


図 4-4 歩道設置区間の施設帯幅員

#### (3) 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。

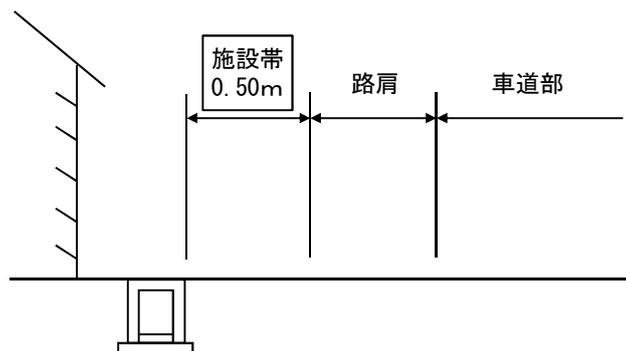


図 4-5 平地部における歩道未設置区間の施設帯幅員

#### (4) 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。

### 4-4-2 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。

#### (1) 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。

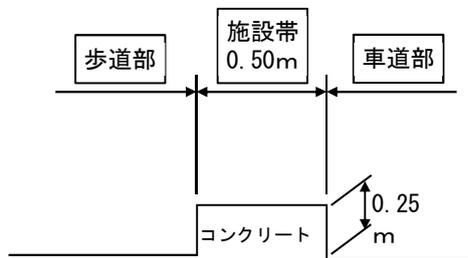


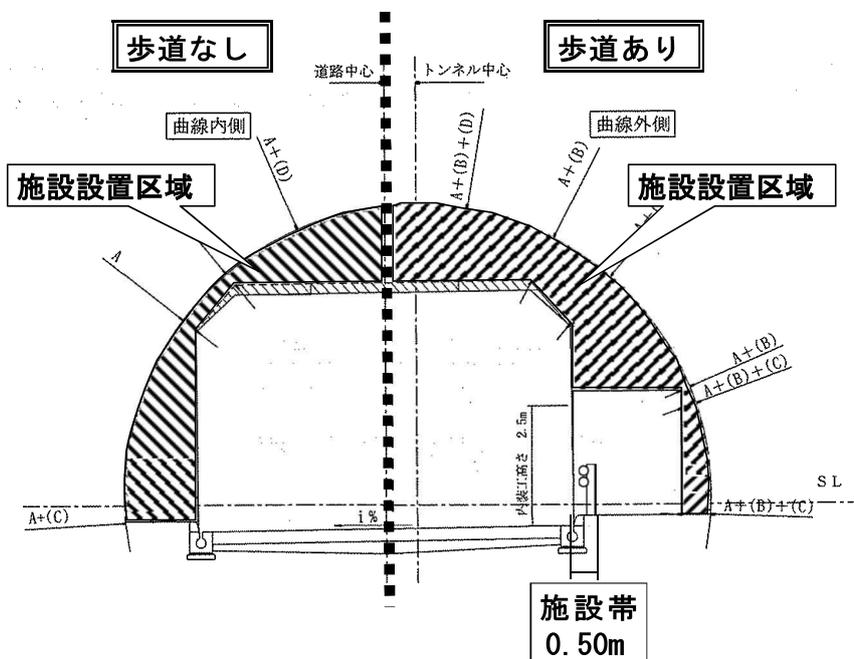
図 4-6 歩道設置区間の施設帯の考え方

#### (2) 歩道未設置区間

車道に接する地覆部を活用する。

### 4-4-3 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

図 4-7 トンネル区間の施設帯の考え方

#### 4-4-4 路上施設による上乗せ幅員

横断歩道橋、ベンチの上屋、並木等の路上施設を設置する場合、一般国道については、道路構造令において下記の上乗せ幅員を定めている。一方、県道については、滋賀県道路構造条例においては設ける施設に応じた幅員を上乗せすることとしている。県道において路上施設等を設置する場合は、原則、下表の幅員を標準として規定するが、これら上乗せ幅員が適当でない場合（施設の設計幅員との差が大きいなど）は、施設の設計幅員を上乗せすることとする。

表 4-3 路上施設を設ける場合の歩道の上乗せ幅員

路上施設の種類	上乗せ幅員
横断歩道橋等	3m
ベンチの上屋	2m
並木	1.5m
ベンチ	1m
その他の場合（路上施設帯など）	0.5m

[参考] 上乗せ幅員を施設の設計幅員としている事例

道の有効幅員を上乗せする幅員を上表の3mではなく、施設の設計幅員としている（草津市）



#### 4-5 路肩

##### 4-5-1 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の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、3-2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。

#### 4-5-2 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。

#### 4-5-3 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以上とする。

##### (2) 3種の道路

3種の道路の路肩幅員は、図4-7,4-8に基づき選定するものとし、選定された幅員の値以上の路肩幅員を確保すること。

#### 4-5-4 路面等

路肩は自転車の走行が想定されるが、歩道等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。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。

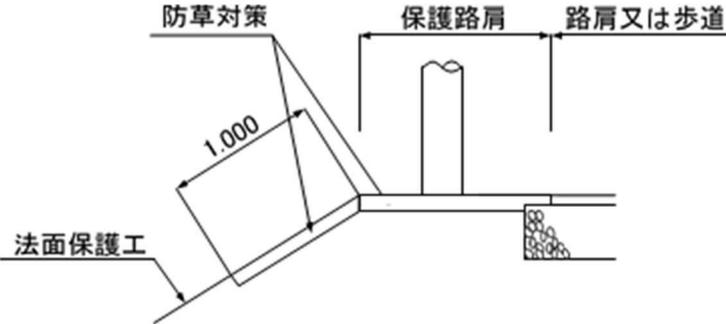
具体的な配慮事例については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が参考となる。

※道路交通法上の車道のことで、街渠部を含む。

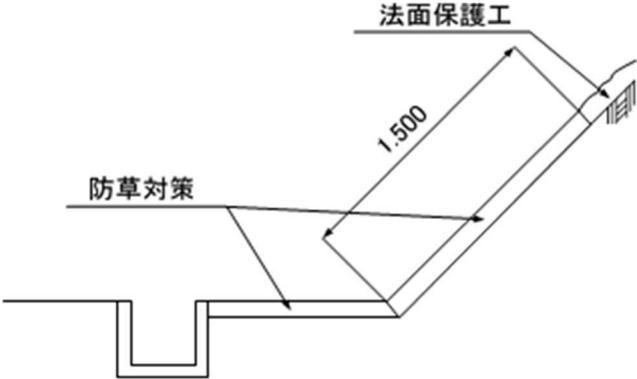
#### 4-5-5 その他

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(図4-8)。

(a)盛土部



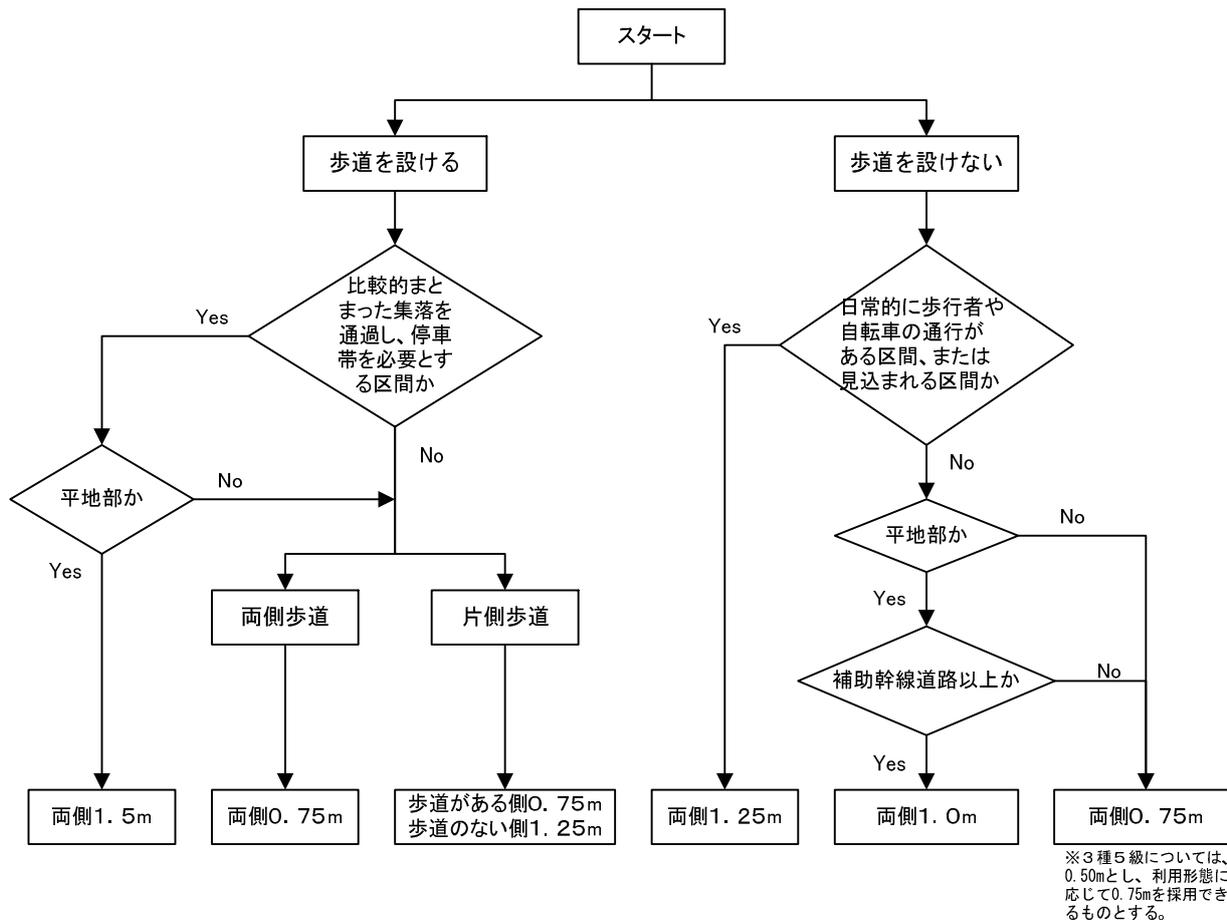
(b)切土部



出典：設計便覧（道路編） P1-20

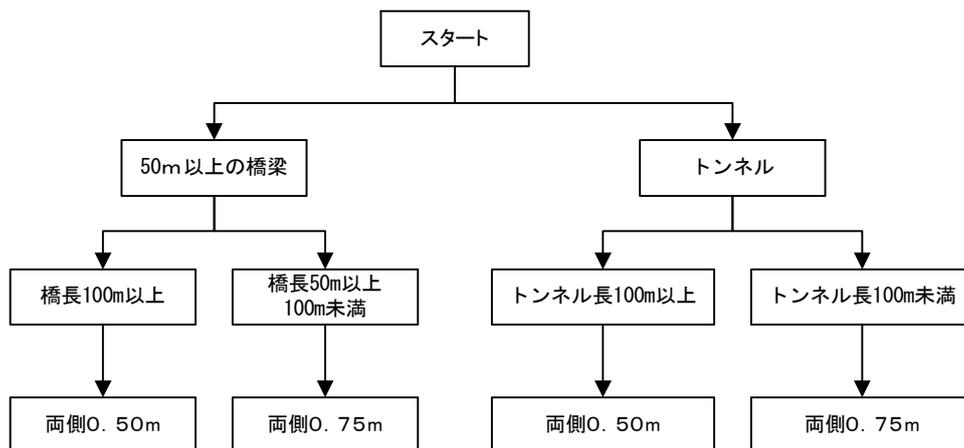
図 4 - 8 [参考] 保護路肩の除草作業が容易な構造

【一般部および 50m 未満の橋梁】



※地形の状態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】



※地形の状態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 4-9 路肩幅員選定フロー — 3種の道路（地方部） —

表 4-4 [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P216 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P214 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P216 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P214 表2-6規定値 道路構造令P216 ・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P216 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P214 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P214 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P214 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P214 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P214 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P214 表2-6規定値

## 4-6 自転車通行帯および自転車道

### 4-6-1 目的

自転車関連の事故は、全国的に過去10年間で半減しているが、自転車と歩行者の事故は横ばい傾向にある。その傾向は、本県においても同様であり、歩行者と分離した自転車通行空間の確保が求められている。

### 4-6-2 設置要件

第3種または第4種の道路で、自動車および自転車の交通量が多い道路、自転車の交通量が多い道路または自動車および歩行者が多い道路においては、自転車通行帯または自転車道を設けるものとする。

自転車通行帯等の設置が地形等の状況により困難な場合には、この限りでない。

[参考] 自動車、自転車、歩行者の交通量と自転車道等の整備形態の関係

		自転車		
		多 (500台/日以上) ※4	少	
			歩行者	
		多 (500人/日以上) ※4	少	
自動車	多 (4,000台/日以上) ※4	自転車通行帯  自転車道 ※1	自転車通行帯 ※3 自転車道 ※1 自転車歩行者道	自転車歩行者道
	少	自転車通行帯 ※2 自転車道 ※1	/	

※1 新設道路においては、設計速度60km/h以上の場合、既設道路においては速度50km/h超の場合。

※2 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合(自動車と自転車の分離)。

※3 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合(自転車と歩行者の分離)。

※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

出典) 自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について(国土交通省)

### 4-6-3 自転車通行帯の幅員

自転車通行帯の幅員は、1.5mを標準とし、地形の状況等やむを得ない場合は1.0mとする。

### 4-6-4 自転車道の幅員

自転車道の幅員は、2.0mを標準とし、地形の状況等やむを得ない場合は1.5mとする。

#### 4-6-5 自転車通行帯の路肩

自転車通行帯は車両の通行の用に供する車道の部分であることから、自転車通行帯を設ける場合であっても路肩を設置することを基本とする。

自転車通行帯へ雨水等の排水施設を設ける場合は、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。特に排水施設の溝は、自転車通行時にタイヤのはまり込みがないように、縁石線から遠ざけて設置することは避けるべきである。

#### 4-6-6 構造

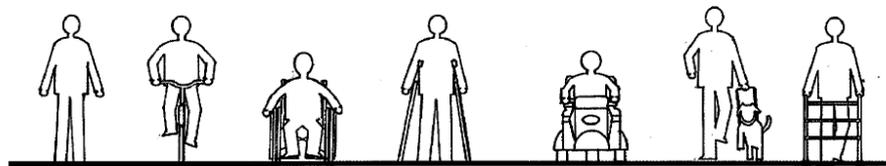
自転車通行帯および自転車道の構造は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考に計画を行うものとする。

### 4-7 自転車歩行者道および歩道

#### 4-7-1 道路利用者の寸法

本マニュアルにおいて、対象とする歩道等の利用者の基本的寸法を以下に示す。歩道整備にあたっては、全ての人にとって使いやすいユニバーサルデザインの考え方に配慮し整備することが望ましい。

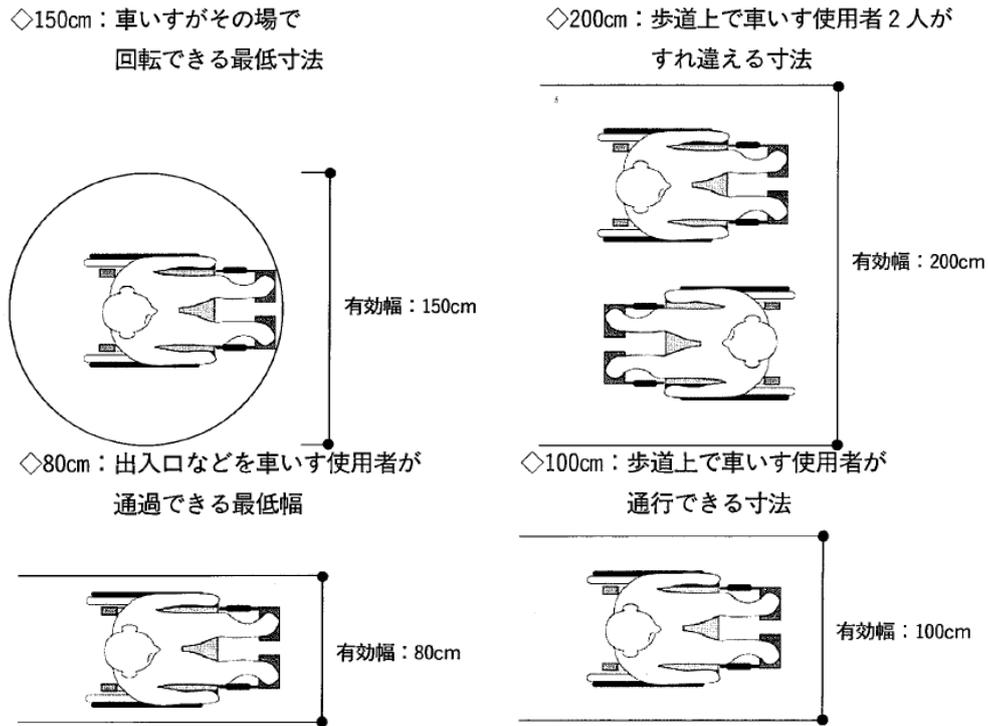
\*ユニバーサルデザイン：年齢、性別、障害の有無などに関わらず、また、どのような状態の時であっても、すべての人が利用可能なように、はじめから考えて計画、実施するとともに、常により良いものに変えていこうという考え方。



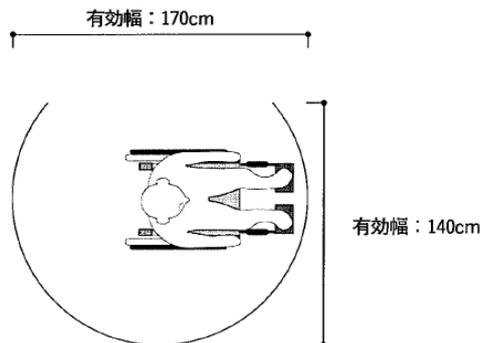
	人(成人男子、荷物等なし)	自転車	車いす	杖使用者(2本)	自操用ハンドル型 電動車いす	盲導犬	歩行器
静止状態	幅45cm	幅60cm	幅70cm	幅90cm	幅70cm	幅80cm	幅70cm
通行時	幅70~75cm	幅100cm	幅100cm	幅120cm	幅100cm	幅150cm	幅80cm

出典：道路の移動等円滑化整備ガイドライン P37

図 4-10 道路利用者の基本的な寸法



[参考] 140cm×170cm：車いすが最小の有効幅（140cm）で、方向転換（180°）する場合には、最小で170cmの有効幅が必要となる。



出典：道路の移動等円滑化整備ガイドライン P38

図 4-11 車いすに関する寸法

#### 4-7-2 歩道等の設置基準

歩道等の設置は、市街地（都市計画法の市街化区域）では歩道を設置することを原則とする。市街地以外の区域では、歩道ネットワークを検討した上で歩道計画の有無を決定する。

幅員は、自動車交通量、歩行者自転車交通量に応じて設定する（図4-13参照）。

歩道等の設置は、市街地では道路構造令または滋賀県道路構造条例に準拠することを原則とする。市街地外では、歩道のネットワークを検討した上で歩道計画の有無を決定する。検討にあたっては、以下に示す視点を考慮する必要がある。特に通学路、病院・福祉施設周辺等においては歩道の必要性が高いことに留意する必要がある。

幅員は、当該道路の自動車交通量、歩行者交通量、自転車交通量に応じて設定する。

(歩道ネットワーク上で考慮すべき視点)

- 歩行者や自転車利用者が多い区間
- 通学路の指定区間（中学生、高校生の通学経路を含む。）
- 人と車両の事故発生または恐れのある地点
- 病院、福祉施設の周辺
- 主要施設（役場、公民館、大規模商業施設等）の周辺
- 駅、主要なバス停の周辺
- 主要観光地の周辺
- 住宅等が連担する区間
- 道路整備により沿道利用が明らかな区間
- 既存集落間の徒歩等による移動交通が、整備道路を利用する可能性の高い区間

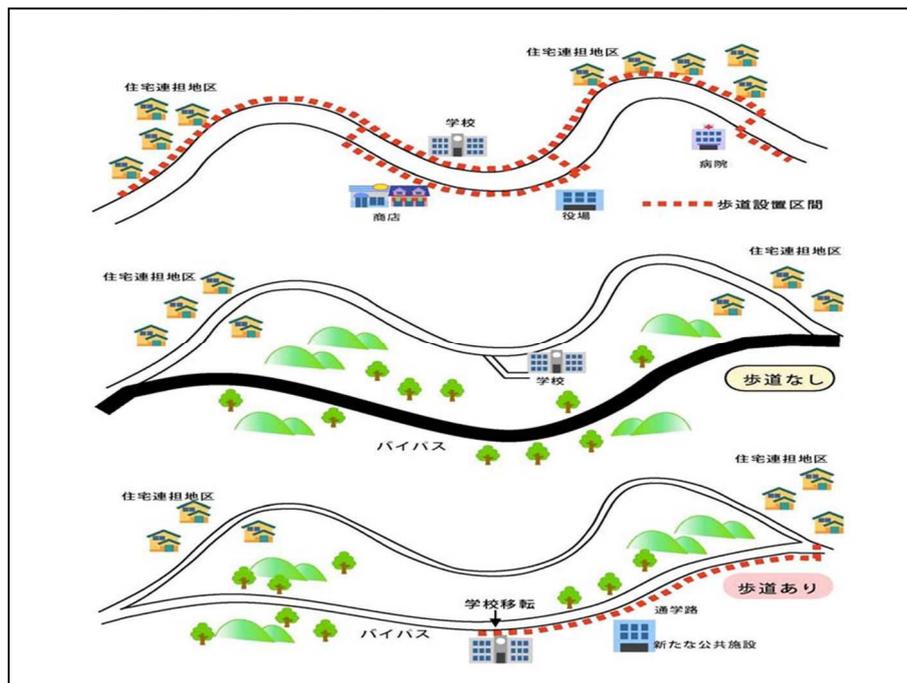


図 4-12 [参考]歩道等の設置基準のイメージ

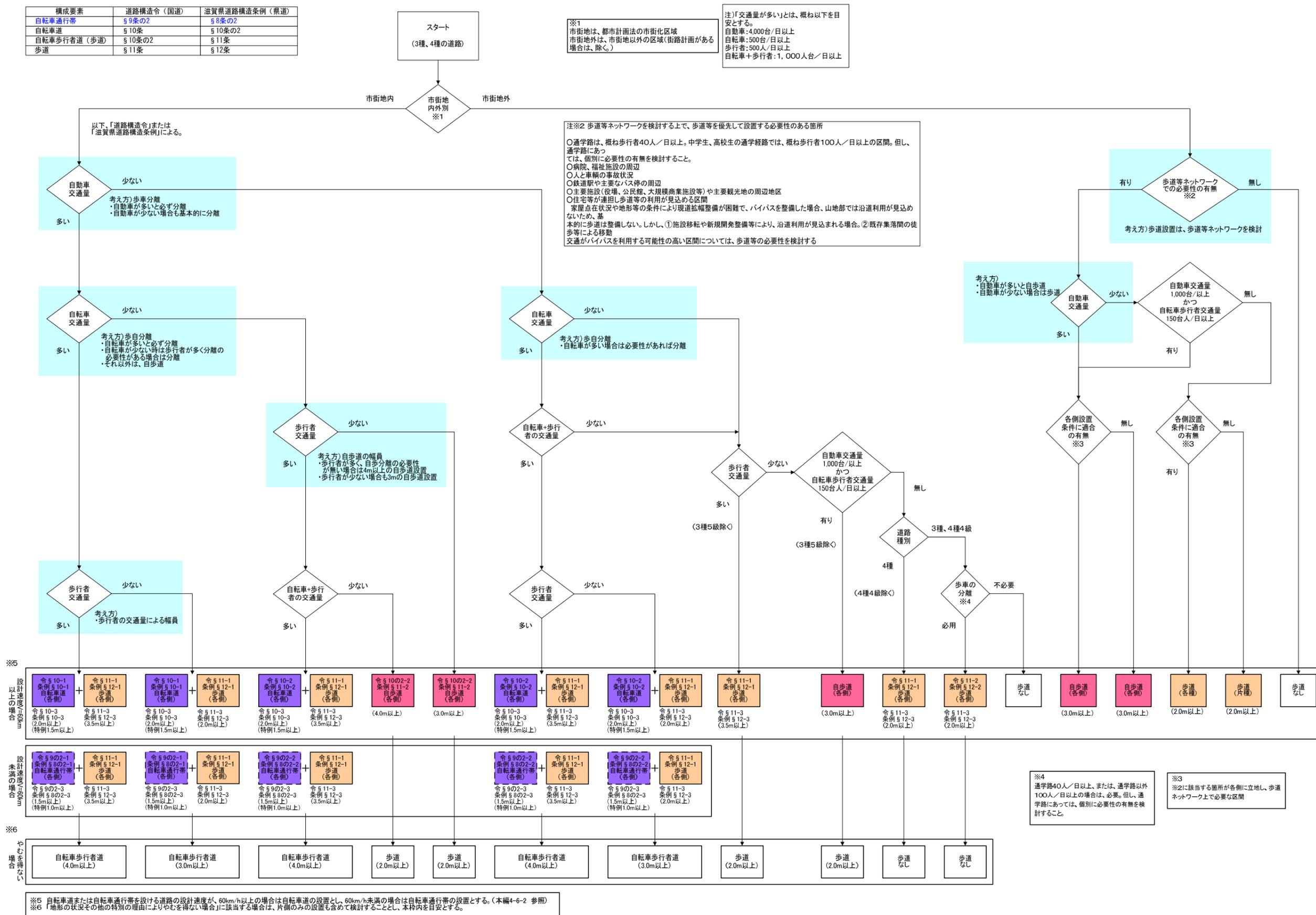


図 4-13 歩道等幅員選定フロー図

### 4-7-3 有効幅員

#### (1) 有効幅員

歩道の有効幅員は、車椅子使用者等のすれ違いを確保するため 2m以上とし、歩行者の交通量が多い道路にあつては 3.5m以上とする。

自転車歩行者道の有効幅員は、3 m以上とし、歩行者交通量の多い道路にあつては 4m以上とする。

歩道等の有効幅員とは、実質、歩行者等が通行可能な幅員であり、歩道等上の照明灯などの道路付属施設は、植樹帯や路上施設帯に設置することとし、歩道等の有効幅員を確保する。また、電柱や照明灯等の共有化により有効幅員を確保する。

歩道等において車椅子使用者等の円滑なすれ違いには、2 m以上の有効幅員の確保が必要となる。また、歩行者の交通量が多い道路にあつては 3.5m以上の有効幅員が必要となる。

自転車歩行者道は車椅子使用者のすれ違いができ、自転車の通行幅(1m/台)を確保すると 3 m以上の幅員が必要となる。

また、積雪寒冷地における冬季の有効幅員は、冬季の自転車利用状況が極めて少ない現状を考慮し、自転車歩行者道では自転車通行部を堆雪場所として活用することとする。

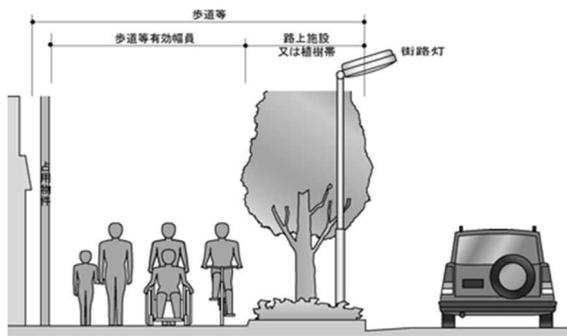


図 4-14 歩道等の有効幅員の概念図

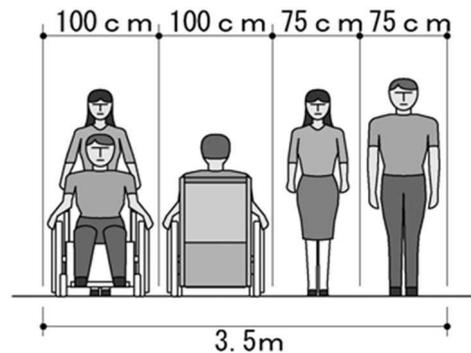


図 4-15 歩道の有効幅員の考え方

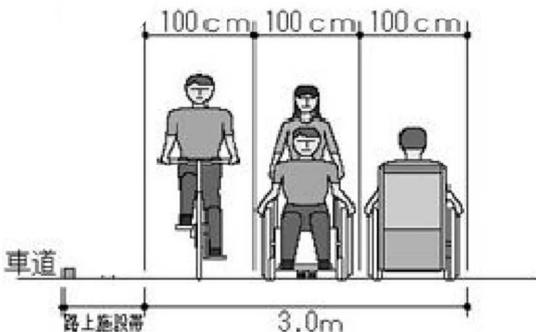
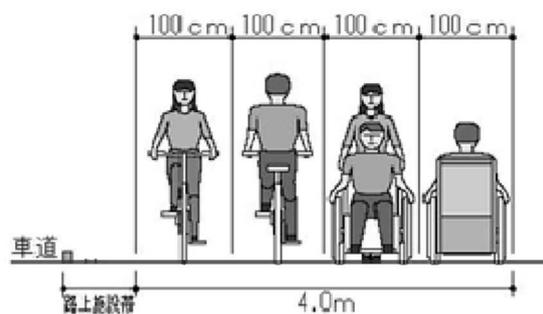


図 4-16 自転車歩行者道の有効幅員の考え方



【県民意見の反映】(※H16 滋賀県歩道整備マニュアルより)

「今ある歩道は電柱や標識柱などが障害になっていることがあります。障害物を少なくするような指針もマニュアルに取り入れるべきです。」(検討委員会より)

上記意見等を踏まえて、有効幅員の考え方を示しました。

[参考] 道路付属施設を植栽帯に設置した事例（大津草津線（大津市））



## （２） 交通状況に応じた幅員設定の考え方

4-7-3（１）に基づく歩道等の有効幅員は、車椅子使用者や自転車の占有幅に基づく最小値である。歩道を設定するには、当該道路の地域特性や歩行者等の利用実態などを踏まえたものとする。

4-7-3（１）や、道路構造令または滋賀県道路構造条例に基づく歩道等の有効幅員は最小値である。実際に歩道等の幅員を設定するには、様々な利用者の多様な利用形態を勘案する必要がある。沿道の施設の立地状況や将来的な土地利用動向、周辺道路の利用特性などを踏まえて、検討することが必要である。

## （３） 自転車歩行者道における通行区分

自転車歩行者道においては、自転車の車道側通行のルールを周知・徹底するとともに、自転車通行部分と歩行者通行の部分を表示する標識の設置や舗装の色彩、材質等により通行区分を明確化することが望ましい。

道路構造令または滋賀県道路構造条例に基づく自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者と少数の自転車が混在して通行する場合を想定し、歩行者、車椅子使用者と自転車または自転車同士のすれ違いができる幅員を確保したものである。自転車の交通状況によっては、自転車と歩行者が接触する危険等が考えられるため、自転車の通行する部分と歩行者が通行する部分を標示や標識、舗装の色彩、材質等により明確に区分することが望ましい。また、自転車交通量が多い場合は、別途自転車道等を設置することが望ましい。

[参考] 植栽帯により物理的に分離された自転車道のイメージ



(4) 沿道状況により規定の有効幅員が確保できない場合の措置

緊急的な交通安全対策として歩道の新設を行う場合、沿道制約条件等により小区間で規定の有効幅員が確保できない場合は、2m未満の幅員の歩道を設置することができる。

緊急的な交通安全対策として歩道整備の必要がある場合で、沿道制約の状況等により当面事業用地が確保できない小区間においては、規定の有効幅員が確保できない場合であっても歩道を設置することができる。

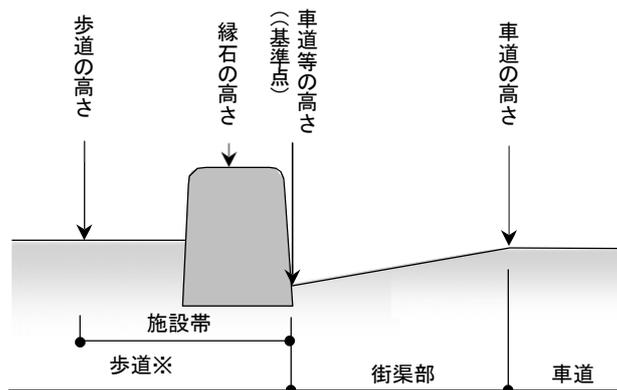
ただし、歩車道境界部に車両用防護柵を設けるなど車両の逸脱防止に配慮するとともに、車椅子使用者のすれ違いが部分的にでも行えるよう、有効幅員が2m以上確保できる箇所を設けることを検討する必要がある。

4-7-4 構造

(1) 歩道等の一般構造

歩道等の一般構造を示す場合の施設名称等は図に示す部分のことをいう。

なお、道路移動等円滑化基準または滋賀県移動等円滑化条例における「車道等の高さ」は、図4-17に示す基準点のことである。



※ 道路構造令上、施設帯は歩道の一部であるが、本マニュアルにおける歩道等の「有効幅員」とは、縁石等の路上施設を除き、歩行者や自転車が実質通行可能な幅員である。

図 4-17 構造の名称等

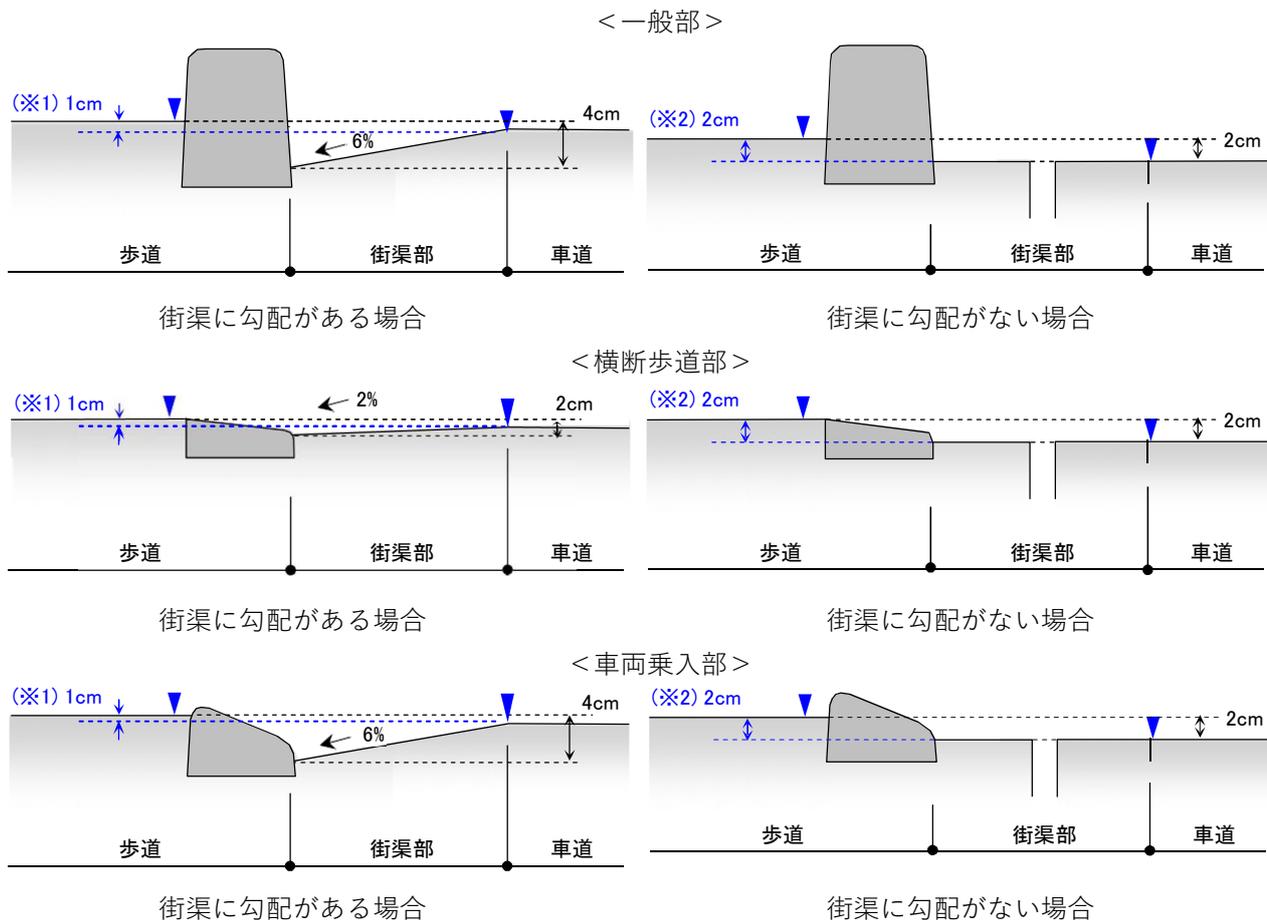
(2) 歩道等の形式

歩道等の形式は、セミフラット形式を原則とする。車道（街渠部の車道側端部）に対する歩道等の高さ（※1の部分）は1cm程度確保する。

滋賀県移動等円滑化条例における「車道等の高さ」を基準にすると、街渠に勾配がある場合、車道等に対する歩道等の高さは4cmとなる。

また、街渠の代わりに天端に片勾配のない円形側溝等を用いる場合は、車道（車道等）に対する歩道等の高さを2cm確保することとなる。（※2の部分）

なお、橋梁区間はセミフラット形式を標準とし、トンネル区間は、マウントアップ形式を標準とする。



※ 街渠部の構造が標準図と異なる場合は、以下の[参考]セミフラット形式の採用の趣旨を踏まえ検討すること。

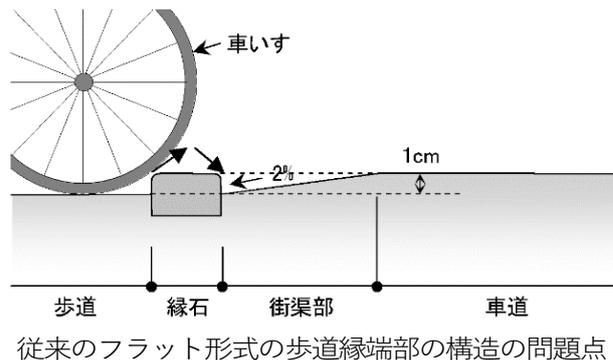
図 4-18 街渠部の構造

[参考]セミフラット形式の採用

歩道等の形式には、フラット、セミフラット、マウントアップの3形式があるが、滋賀県では従来から、歩行性に優れ、平坦性が確保されることからフラット形式で整備が進められてきた。

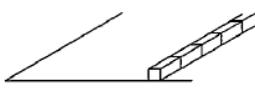
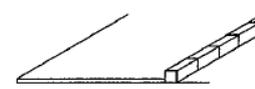
しかし、従来のフラット形式では、歩道等と車道の境界部において凸型の段差が生じ、車椅子使用者にとって障壁となっていた。また、視覚障害者が歩道等と車道の違いを認識するために設置が望ましい歩道等の高さも十分ではなかった。

本県では車両乗り入れ部において切り下げを行う必要がないフラット、セミフラット形式が有効であると考えられるが、これらの理由から車道に対する歩道等の高さを1cm程度確保するセミフラット形式を採用することとした。



従来のフラット形式の歩道縁端部の構造の問題点

[参考]歩道形式の特性

		フラット	セミフラット	マウントアップ
略図				
波打ち		○ ・発生しない。	○ ・発生しない。	△ ・発生する場合がある。
横断歩道接続部等	視覚障害者	△ ・歩車道境界の確認がしづらい。	△ ・縁石の構造によっては認識しづらい場合がある。	△ ・縁石の構造によっては認識しづらい場合がある。
	車いす使用者	○ —	△ ・フラットと比較すると通行性がやや劣る。(段差)	△ ・段差とすりつけ勾配により通行性が劣る。
	高齢者	○ —	△ ・段差によりつまづく可能性がある。	△ ・段差とすりつけ勾配により通行性が劣る。
	対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道接続部等に視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置する。</li> <li>縁石線により適切に区分する。</li> <li>歩車道境界の構造の工夫が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道接続部等に視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置する。</li> <li>歩車道境界の構造の工夫が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道接続部等に視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置する。</li> <li>歩車道境界の構造の工夫が必要である。</li> <li>勾配の緩和や波打ち歩道としない工夫が必要である。</li> </ul>
車両乗入れ部	視覚障害者	× ・歩車道境界の確認がしづらい。	○ —	○ —
	車いす使用者	○ —	○ —	△ ・すりつけ勾配が発生するため、有効幅員が狭められる。
	高齢者	○ —	○ —	△ ・すりつけ勾配が発生するため、有効幅員が狭められる。
	対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩車道境界の構造の工夫が必要である。</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>有効幅員外に車両乗入れ部を設ける。</li> </ul>
排水処理		△ ・雨水が車道側から流入する場合がある。	○ —	○ —
	対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道側への雨水ます等の設置が必要である。</li> </ul>	—	—
総合評価		△	○	△

出典：道路の移動等円滑化整備ガイドライン P79

(3) 縁石で区画する歩道等の形式

① 縁石線

歩道等には、車道または自転車道に接続して縁石線を設ける。

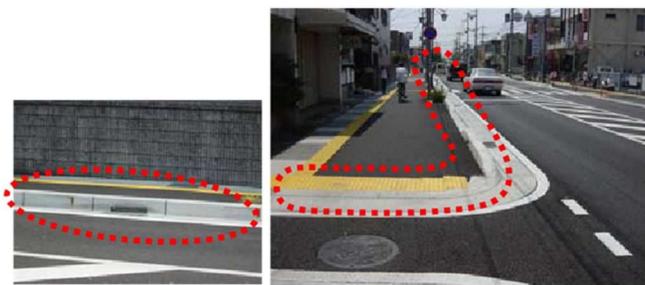
歩行者の安全かつ円滑な移動を確保するためには、歩道または自転車歩行者道を車道等から明確に分離する必要がある。視覚障害者が杖または足にて歩車道境界を区別できるよう、縁石線により歩車道境界を連続的に区分する必要がある。

植樹帯や柵により区画して歩道等を設ける場合においても、車両乗り入れ部や横断歩道接続部等においては途切れる場合があるため、縁石線により区画することを原則とする。

また、みだりな横断を抑制する必要が認められる場合は、横断防止柵等を設置するものとする。

[参考] 縁石

歩道等と車道との境界に沿って設けられる施設で歩道等と車道を分離し、運転者に車道端を明示するとともに車両の歩道等への逸脱を防止する目的があります。



② 縁石の高さ

歩道等に設ける縁石の車道等(街渠部含む)に対する高さは15cm以上とし、当該道路の構造および交通状況ならびに沿道の土地利用等を考慮して定める。

歩道等の縁石の高さは、車道等との明確な分離を図るとともに、車両の歩道等への逸脱防止を図る必要性から15cm以上設ける。

縁石の高さは街渠部との境界部で20cmを標準とし、低床バス等に対応してバス停留所においては、15cmを標準とする。また、橋梁、トンネル区間では、街渠等の境界部で25cmまで高くすることができる。

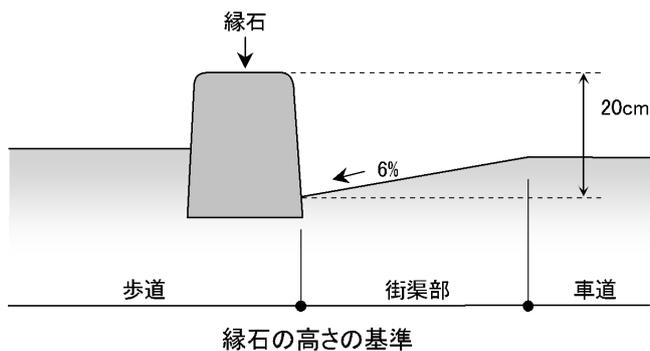


図 4-19 縁石の高さの基準

縁石の高さ(街渠部の境界と縁石天端との高さ)

標準	20cm
橋梁、トンネル区間	25cm
バス停留所(標準)	15cm

③ 歩道等の高さ

歩道等の車道等（街渠部含む）に対する高さは4cmを（街渠部に勾配がない場合は2cm）標準とする。  
 ただし、沿道の民地高によっては、この限りではない。

歩道等の車道等（街渠部含む）に対する高さは、横断歩道箇所における車道（街渠部の車道側端部）からの高さ1cm（※1の部分）に基づき設定している。（「4-7-4（2）歩道等の形式」および「4-7-5（3）歩道等と車道の縁端」参照）また、街渠に替わって天端に片勾配のない円形側溝を用いる場合は、2cmを標準とする。

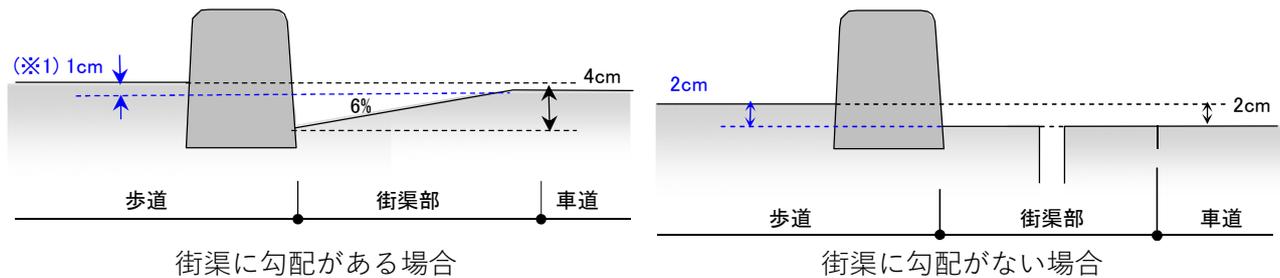


図 4-20 歩道等の高さ

ただし、沿道の民地高の状況や周辺道路の高さ等により、車道からの高さ1cm（※1の部分）の歩道等が設定できない場合は、セミフラット（歩道高が1cm～5cmの範囲）で、各民地との高低差が出来るだけ少なくなる高さの設定を検討する。また、マウントアップ形式をセミフラット形式に再整備する場合等は、車道の高さの変更や民地側での擦りつけ等を検討すること。

また、車道からの雨水排水が容易に歩道内に入り込まない構造とすること。

[参考] 車道高を変更してマウントアップ形式から従来標準としたフラット形式に再整備した事例  
 （大津能登川長浜線（守山市））



（整備前）



（整備後）

#### (4) 柵等で区画する歩道等の形式

##### ① 防護柵の設置

路線の状況に応じて、歩道等の規定の有効幅員を柵等で区画する場合は、車両の歩道等への逸脱を防止する目的の歩車道境界用車両用防護柵を設置する。

9-2-1における対策が必要と認められる区間または、幅員、線形等道路および交通の状況に応じて必要と認められる区間等では、歩車道境界用車両用防護柵を設置する。ただし、車道からの雨水排水が容易に歩道内へ入り込まない構造を検討すること。

##### ② 防護柵の構造

歩車道境界用車両用防護柵は60cm以上100cm以下を標準とする。

歩車道境界用車両用防護柵の高さは、「防護柵の設置基準・同解説」に基づき、車両が防護柵に衝突した場合に、当事者の人的被害を防止するために60cm以上100cm以下を標準とする。

歩車道境界用車両用防護柵は、ボルトなどの突起物、部材の継ぎ目などにより歩行者等に危害をおよぼすことのない形状とする。

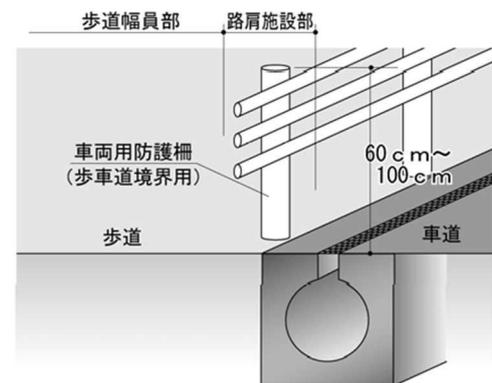


図 4-2 1 [参考] 防護柵で区分した歩道等

[参考]

歩道を歩車道境界用車両用防護柵で区画した事例(米原市)



#### (5) 歩道環境の確保

##### ① 歩道等の縦断勾配

歩道等の縦断勾配は、5%以下を原則とする。ただし、バリアフリー新法第2条第9項に規定する特定道路において、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合は、8%以下とする。特定道路以外の道路については、民地側の状況等を勘案して可能な限り勾配を小さくするよう努めるものとする。

縦断勾配は、車椅子使用者、高齢者等の通行に配慮して可能な限り小さくする必要がある。また、急勾配が長く続く場合は、必要に応じて踊り場等の休憩スペースを設けることが望ましい。

[参考] 縦断勾配を標示している事例（兵庫県神戸市）

地形上やむを得ず急勾配となっている区間で、勾配を標示して手助けを啓発している。



## ② 歩道等の横断勾配

歩道等の横断勾配は、1%以下とする。ただし、歩道等の舗装が透水性でない場合また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においては、2%以下とすることができる。

横断勾配の方向は、排水施設および沿道状況を考慮して設定するものとする。

横断勾配は、車椅子使用者、高齢者等の通行に配慮して可能な限り小さくする必要がある。本県では、透水性舗装に目詰まり等が生じ透水機能が低下した場合の排水を考慮し、1%を標準とする。ただし、透水性舗装を適用しない場合や、曲線部等、特別な理由がある場合は、排水のために2%以下とすることができる。

排水勾配の方向は、歩道等の排水施設への流下方向に設けるものとする。一般的には、車道と歩道等の間にある側溝に流下するため、車道方向へ勾配を設けるが、民地境界側に排水施設がある場合は逆勾配とすることができる。

## ③ 連続した平坦部の確保

歩道等においては、2m以上の平坦部分（横断勾配1%以下）を連続して設けることを標準とする。ただし、歩道等の幅員が十分でなく、沿道民地等へのすりつけ勾配が生じる場合などやむを得ない場合においては、1m以上とする。

歩道等においては、排水のための横断勾配の他、沿道民地へのすりつけや車両乗り入れ部等において横断勾配が生じる場合がある。車椅子使用者等が円滑な通行ならびにすれ違いを行うためには、2m以上（やむを得ない場合は1m以上）の平坦な部分を連続して設けて、その他の幅員ですりつけ等を行うことを標準とする。

なお、すりつけ部の幅員や勾配については、「歩道の一般的構造に関する基準（国都街発第60号・国道企発第102号平成17年2月）※」のII-2 車両乗入れ部の構造などを参考に検討するものとする。

※ 技術管理通達集（平成16年度）に掲載

【県民意見の反映】

(※H16 滋賀県歩道整備マニュアルより)

「沿道の家へすりつけるために歩道に横断勾配がついています。勾配がついていると車いす等は車道に飛び出してしまう恐れがあります。」

(検討委員会・県庁周辺点検調査より)

上記意見等を踏まえて、平坦部の確保の考え方について示しました。

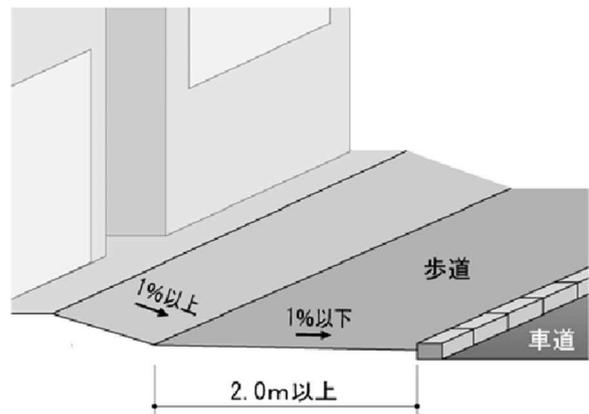


図 4-22 平坦部の確保の考え方

[参考] 沿道民地への擦りつけが急勾配になった事例

沿道民地への擦りつけを行った結果、横断勾配が2%を超えた区間が生じ、連続した平坦部也没有ありません。



[参考] 民地側で歩道との高低差を解消している事例 (守山市)



④ 側溝

歩道等と民地との境界部に側溝を設ける場合は、側溝上部の通行性に配慮した構造とする。

歩道等と民地の境界部に側溝を設ける場合は、凹凸が少なく、滑りにくい側溝蓋を使用するなど、側溝上部の通行性に配慮した構造とする。

また、蓋が容易にズレないように、縦断勾配があり民地からの出入りが多い場所では、ズレ止め付きの蓋構造等とする。

グレーチングは細目・滑り止めタイプを使用することとする。ボルト固定グレーチングを設置する場合は、ボルト部にキャップを取り付けること。

機械で歩道除雪する区間は、輪荷重を考慮した蓋およびグレーチングとする。

## 4-7-5 横断歩道箇所等における歩道等と車道の交差点部

### (1) 歩道等と車道の交差点部の構造

歩道等と車道との交差点部は歩道等に巻き込み部を設けることを原則とする。

ドライバーの視線誘導と歩行者が交差点を認識できるように、交差点部は歩道等に巻き込み部を設けることとする。

縁石の切下げ区間の位置は、自転車の走行性も考慮し一連区間において同一構造の切り下げ位置が望ましい。

一方で、歩行者等と自動車を分離する（自動車の乗上げを防止する）上で、歩道等の巻き込み部においても縁石天端の高い構造がある程度必要である。巻き込み部に縁石天端の高い構造を設ける場合や同一構造の切り下げ区間の位置が他の巻き込み部と大幅に異なる場合は、夜間等の縁石天端の高い構造の視認性を考慮して柵や視線誘導標等の設置を検討すること。

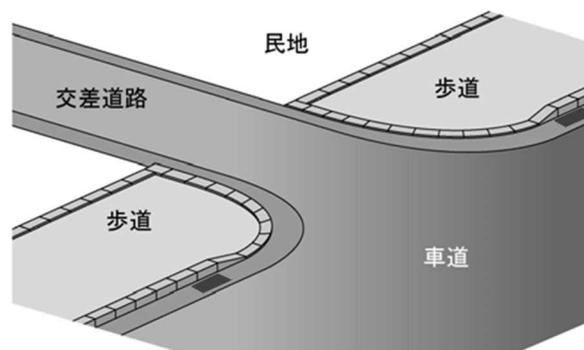


図 4-23 歩道の巻き込み部

### (2) 巻き込み部の構造

歩道等の高さが標準値を超えるなどの場合の巻き込み部の構造は、次を標準とする。

#### 1. すりつけ区間の位置

歩道等の高さにより、車道高とのすりつけが生じる場合は、すりつけ区間を設け車道高とすりつける。

#### 2. すりつけ区間の縦断勾配

すりつけ区間の縦断勾配は、車椅子使用者等の安全な通行を考慮して 5%以下とする。ただし、沿道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。

#### 3. 水平区間の確保

歩道等と車道等の境界部には、歩道等に長さ 1.5m程度の水平区間を設けることとする。ただし、沿道状況等により、やむを得ない場合にはこの限りではない。

歩道等の高さが標準値を超える等の場合は、車椅子使用者や高齢者等の通行性に配慮し、すりつけ区間を設ける。すりつけ区間の縦断勾配は、歩道等の縦断勾配の基準に準ずることとする。

また、歩道等と車道の境界部には、車椅子使用者等が安全に信号待ち等が出来るよう歩道等に水平区間を設けることとする。

なお、横断歩道等に接続する歩道等の部分の縁端は、極力、横断歩道の方向と垂直なるよう配慮する必要がある。

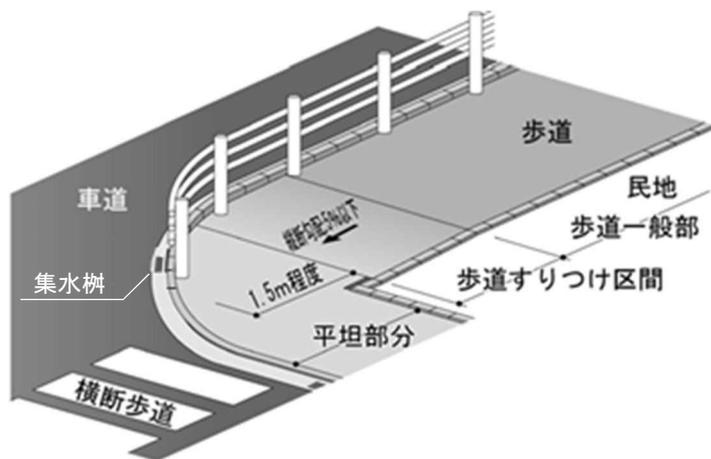


図 4-24 [参考] 巻き込み部

(3) 歩道等と車道の縁端

横断歩道箇所等に接続する歩道等の部分の縁端（縁石歩道側）は、車道等（街渠部含む）の部分の縁端（縁石車道側）より高くするものとし、その段差は2cmを標準とする。

本県では以前、歩道等と車道の縁端部の段差は1cmを標準としてきたが、視覚障害者が白杖または足で歩道等と車道の縁端を認知できるよう2cmの段差を確保しつつ、車椅子使用者の障害となる従来（フラット形式）の凸型段差を解消するため、下図の構造を標準とする。特定道路など車椅子使用者の通行が多い箇所などでは、必要に応じて通行性に配慮して、滑り止め機能の縁石など望ましい縁端構造を検討すること。

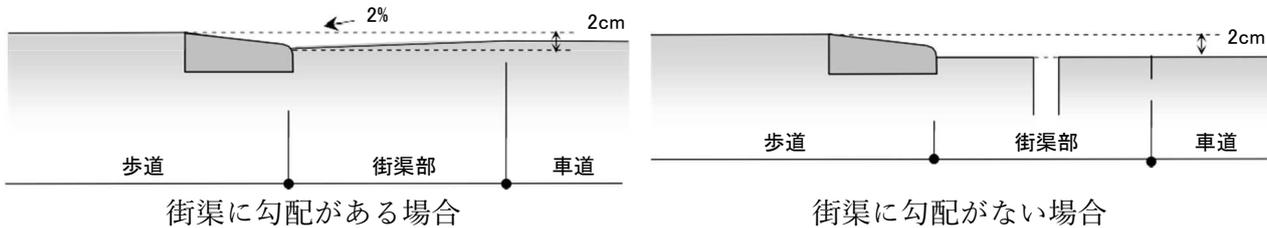
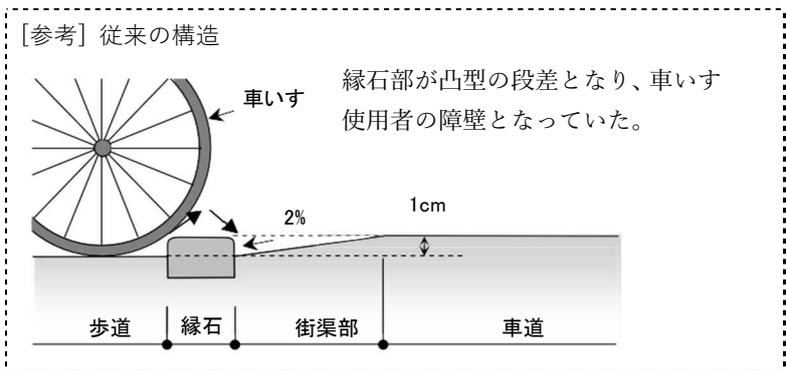


図 4-25 歩道と車道の縁端構造



【県民意見の反映】（※H16 滋賀県歩道整備マニュアルより）  
 「視覚障害者は段差が2cmあるとよいのですが、車椅子の方にも配慮して形状を工夫してもらいたい。」（検討委員会より）  
 上記意見等を踏まえて、歩道等と車道の縁端構造を示しました。なお、今後検証を行い、より良い構造を目指し検討を行います。

#### (4) 排水施設

横断歩道箇所の歩道等と車道の境界部に街渠を設ける場合は、その勾配を 2%以下とする。また、強雨時に水たまりが生じる恐れのある箇所では、街渠柵を追加するなど排水に十分配慮する。

歩道等と車道の境界部に排水のための街渠を設ける場合は、歩道等と車道の縁端の段差と街渠部の勾配により凹型の構造となり、車椅子使用者等の通行に支障がある。このため、歩道等と車道の境界部に街渠部を設ける場合には、出来るだけ水平にすることが望ましいが、排水性の確保を考慮して、その勾配を 2%以下とすることとする。なお、一般部の街渠との接続は勾配が異なり、水たまりが生じやすいため、排水構造の検討を行うこと。(資料編 歩道縁石標準図集 参照)

強雨時に水たまりが生じる恐れのある箇所では、横断歩道部への街渠柵の追加の検討など必要であるが、設置にあたっては、以下の事項に配慮する。

- 横断歩道外に街渠柵等を設置する。
- 街渠柵の蓋を車椅子のキャスター、白杖の先およびハイヒール等が落ち込むことがないような構造とする。(グレーチングは細目・滑り止めタイプを使用する。ボルト固定グレーチングを設置する場合は、ボルト部にキャップを取り付けること。)
- 街渠柵と路面に段差が発生しないよう配慮する。

### 4-7-6 車両乗り入れ部

#### (1) 車両乗り入れ部の設置

車両乗り入れ部は、その必要性が認められる場合において、1画地に1箇所を原則とする。ただし、横断歩道部、交差点部、バス停車帯部等や道路管理上、交通管理上に支障がある場所には原則として設置しないこととする。

車両乗り入れ部は、道路法第 24 条(道路管理者以外の者の行う工事)の審査基準により、車両乗り入れ部以外は、自動車の通行が出来ない構造とするが、車両乗り入れ部の必要性が認められる場合において、1画地に1箇所を原則とし、ガソリンスタンド等の自動車が頻繁に出入りする場合で、真にやむを得ないと認められるときは2箇所まで認めることが出来るとされている。

また、車両乗り入れ部の設置位置は、次の①から⑨までの場所以外とされている。

- ① 横断歩道部および交差点の隅切り部から 5 m 以内の部分。なお、交差点に停止線が設置されている場合は、その停止線から 5m 以内の部分。
- ② 地下歩道出入口および歩道橋の昇降口から 5m 以内の部分。
- ③ バス停車帯およびバス駐車場の標柱または標示板から 10m 以内の部分。
- ④ トネルの抗口から 50m 以内の部分。
- ⑤ 民地側に自動車を保管する余地がないもの。
- ⑥ 交通信号機、街灯等の移設が必要で、それらの施設管理者の同意が得られないもの。
- ⑦ 歩道あるいは自転車歩行車道が設置されている道路で、その縦横断勾配等の安全が確保できない場所。
- ⑧ 進入路の設置により道路交通に渋滞が生じるおそれがある場所。
- ⑨ その他、道路管理上あるいは交通管理上の支障があると認められる場所。

## (2) 車両乗り入れ部の構造

車両乗り入れ部の構造は、次の構造を標準とする。

### 1. 平坦部の確保

車両乗り入れ部には、平坦な（横断勾配1%以下）有効幅員を2m以上確保する。

### 2. 歩道等と車道の縁端の構造

車両乗り入れ部には、歩道等の高さに対して縁石の高さを1cm（街渠部に勾配が無い場合は、2cm）とし、かつ車道等と縁石の天端に5cmの段差を設ける。

### 3. 歩道等内の有効幅員の確保

車両乗り入れ部では、民地側と高低差がない場合などに、歩道等内に違法駐車が生じる恐れがあるので、車止めの設置等有効幅員を確保する構造を検討する。

#### ① 平坦部の確保

歩道等においては、常に車椅子使用者がすれ違うことが可能な有効幅員を連続して確保することとする。

歩道等の高さが標準値を超える場合は、平坦で横断勾配1%以下の有効幅員を2m以上確保し、すりつけを行うことが望ましい。また、平坦な有効幅員が2m以上確保できない場合は、一連区間で歩道等の全面の切り下げを検討する。

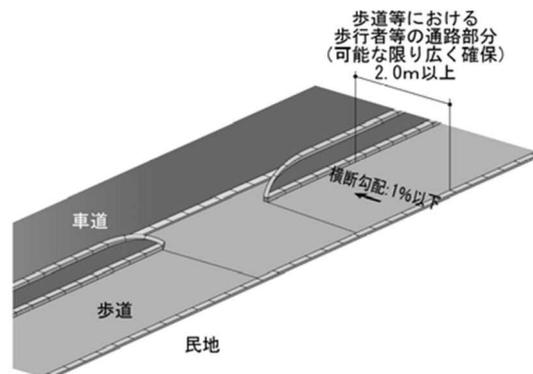


図 4-26 【参考】 車両乗り入れ部の構造

#### ② 歩道等と車道の縁端の構造

車両乗り入れ部では、当該歩道等の高さに対して縁石の高さを1cm（街渠部に勾配がない場合は、2cm）とする。これにより視覚障害者にとって横断歩道箇所等の縁端の構造との違いを認知しやすくなる。また、車両等乗り入れ時の歩行者等の安全な通行等を考慮して、街渠部に勾配がある場合、車道と縁石天端に5cmの段差を設け、図4-27の構造を標準とした。ただし、自転車やバイクが車道から歩道等に進出する時の通行性に配慮して、縁端構造については将来的に事後評価等を行い、より望ましい縁端構造に改訂する。

なお、歩道等の高さが標準値を超える場合は、歩道等の連続した平坦部を確保するため、巻き込み部のすりつけ区間で縦断的なすりつけを行う。

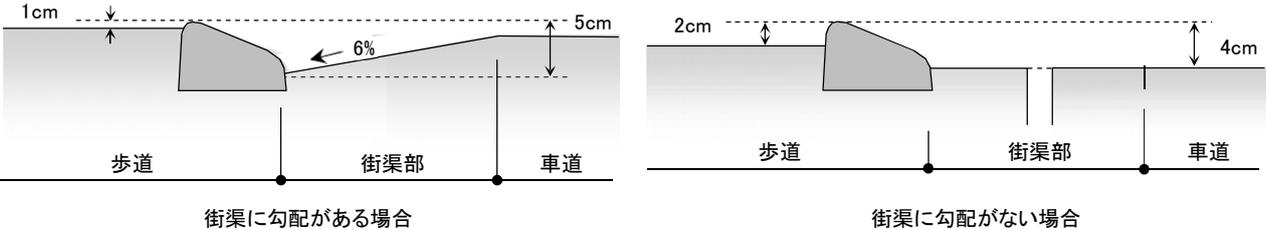


図 4-27 車両乗り入れ部の構造

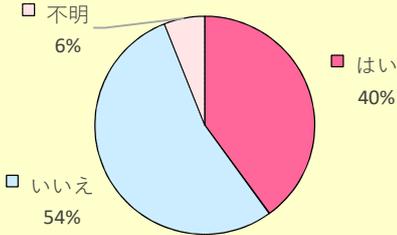
【県民意見の反映】

(※H16 滋賀県歩道整備マニュアルより)

アンケート調査の結果、視覚障害者の約4割の人が交差点の横断歩道部と車両乗り入れ部を間違っていたことがわかりました。

この結果を踏まえ、車両乗り入れ部の歩道等と車道の縁端構造を示しました。

交差点の横断歩道部と車両乗り入れ部を間違ったことがありますか(視覚障害者)



【県民意見(参考)】(※H16 滋賀県歩道整備マニュアルより)

「車両乗り入れ部の構造について、事故防止の観点から、歩道等の高さに対して縁石の高さを2cmとし、かつ車道と縁石の天端に直角で5cmの段差を設けてほしい。」(検討委員会より) 上記意見、今後検証を行い、より良い構造を目指し検討を行います。

③ 歩道等内の有効幅員の確保

車両乗り入れ部では、歩道等内に違法駐車が生じる恐れがある。特に、民地側が、歩道等との段差がなく、店舗や宅地の駐車場となっている場合は、歩道等への駐車により有効幅員が確保されない恐れがある。このため、車止めの設置や官民境界部の構造物による分離等を検討することとする。

ただし、車止め等は歩道等の有効幅員を狭め、通行に障害となる恐れがあることから、設置にあたっては、路上施設の設置状況、夜間の視認性、視覚障害者誘導用ブロックの配置、形状等に十分な配慮が必要である。検討にあたっては、「道路法承認工事審査基準(平成23年4月滋賀県土木交通部道路課)」も参照すること。

[参考]

車止めを設置した事例



官民境界部に構造物を設置した事例(東近江市)



### 4-7-7 バス停留所

バス停留所の構造は、交通状況や道路横断面構成など道路状況を踏まえた上で、歩道幅員の確保のしやすさ、正着のしやすさに配慮し決定する。

#### (1) バス停留所の構造

バス停留所の構造は、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を踏まえた上で、歩道幅員の確保のしやすさ、バスの正着（バスが停留所から離れずにぴったり停車すること）のしやすさに配慮して決定する。

バス停留所の構造には、バスベイ型、テラス型、ストレート型等の形式があり、交通状況や道路横断面構成に応じて一長一短がある。

切り込みの角度を工夫することや、公安委員会と協力して停留場周辺の路上駐車を減らす等、歩道幅員の確保やバスが正着できるよう配慮することが望ましい。また、植栽帯を活用したり、防護柵を設置する場合には、乗降の支障とならないような配置とするものとする。

	歩道の幅員	乗合自動車の正着		本線交通への影響
		周辺に路上駐車なし	周辺の路上駐車あり	
バスベイ型	●歩道側に切り込むため、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を侵す可能性がある	●切り込み形状によっては停留所に正着することが困難な場合がある ●バスのオーバーハングのため、バスベイの長さによっては停留所に正着することが困難	●切り込みの形状や周辺の路上駐車の状況によっては停留所に正着することが困難	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
切り込みテラス型 (既存のバスベイ型の改良)	●テラスを設置するためには、一定以上の長さのバスベイ型の切り込みが必要であることから、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を大きく侵す可能性がある	○バスベイ内に張り出したテラスを設置することにより、テラス手前でバスを安全に歩道に寄せることが可能となり、正着容易となる	●周辺の駐車の状況により困難になる場合がある	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
テラス型	○車道側にはみ出して設置するため、歩道の有効幅員を侵しにくい	○容易である	●テラス部の幅によっては正着が困難になる場合がある	●バスの停車中は、後続車の通行が困難 ●広い路肩や停車帯をもたない道路では、停留所付近では1車線通行できないので、交通容量が減る ●張り出し部分で事故の危険性がある
ストレート型	○道路の全幅員に余裕がなく歩道に切り込みを入れて停車帯を設けることができない場合等に歩道の幅員を変えることなく、歩道内に停留所を設ける ●歩道内にベンチや上屋等停留所付属施設を設置する場合には、歩道の幅員が狭い場合、有効幅員を侵す可能性がある	○容易である	●周辺の駐車の状況により困難になる場合がある	●バスの停車中は後続車の通行が困難
三角形切り込み型	○歩行空間やバス待ち空間を広く確保できる	○斜めに進入するため、正着が容易である	●周辺の駐車の状況により困難になる場合がある	●バスの右側後方が車道側にはみ出すため、場合によっては後続車に影響がある ●バスの運転席から後方が確認しにくいいため、発車時に十分な注意が必要

出典：道路の移動円滑化ガイドライン P146

## (2) バス停留所の歩道等の高さ

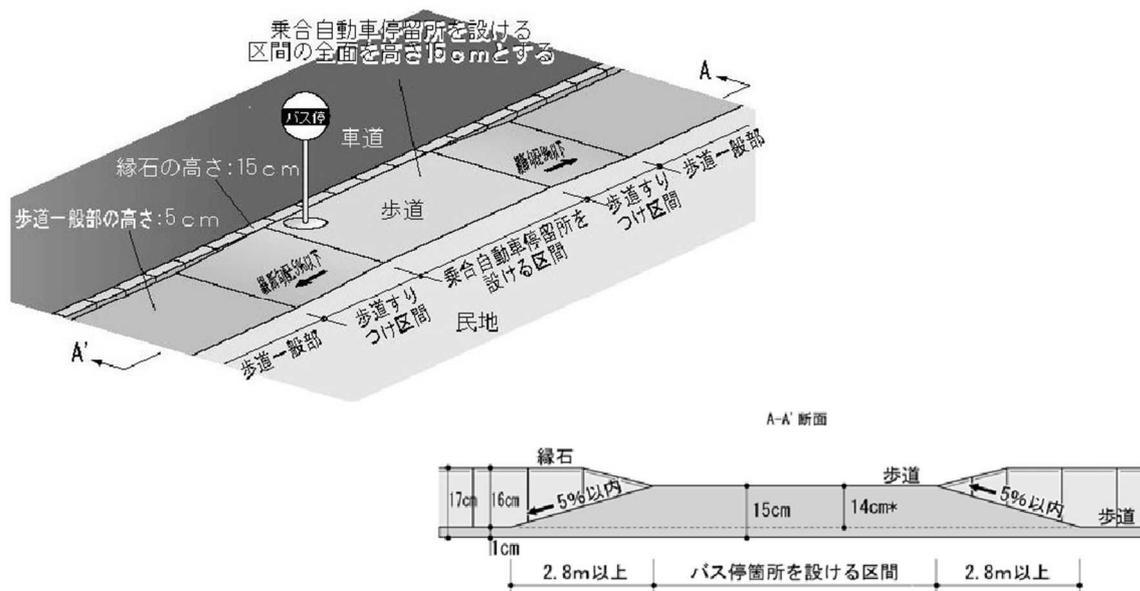
バス停留所を設ける歩道等の部分の車道等 a に対する高さは、15 cmを標準とする。ただし、道路の構造上やむを得ない場合等は、15 cmにこだわらず高さの調整等により、車椅子使用者が円滑に利用できる構造とする。

交通バリアフリー法により、新規車道導入時には低床バスが義務化され、概ね10年から15年にかけて低床バスに代替することとなる（H16 策定時）。このため、停留所については、低床バスに適合した構造とする必要がある。低床バスにはワンステップバスとノンステップバスがあり、車両メーカーにより高さの違いがあるが、バスが歩道に近接し、適切にスロープ板を設置できる歩道の高さは、一般的に15 cmであることから、停留所部分の歩道等の高さは15 cmを標準とする。

バス停留所の前後では、バス停留所において歩道等の高さが15 cmとなるよう縦断勾配5%以下のすりつけの区間を設ける。

ただし、道路の構造上やむを得ない場合等は、15 cmにこだわらず高さの調整等により、車椅子使用者が円滑に利用できる構造とするが、視覚障害者が横断歩道箇所と間違わぬよう視覚障害者誘導用ブロック等を用い適切な警告や誘導ができるよう検討すること。

[参考]バス停留所を設ける区間の全面高さを15cmとする場合



※全面を高さを15cmとする場合は、民地高等との調整が必要。

## (3) バス停留所に設ける施設

利用者が多いバス停留所には、ベンチおよびその上屋を設けることが望ましい。また、必要に応じて照明施設、案内施設等の設置を検討する。

利用者が多いバス停留所には、快適にバス待ちができるようベンチ、上屋を設けることが望ましい。ただし、ベンチおよびその上屋がバスへの乗降および歩道等の利用者に支障とならないよう設置しなければならない。

特に積雪のある寒冷地や医療福祉施設前のバス停留所では、ベンチ、上屋を設けることが望ましい。また、利用状況や利用者特性に応じて照明や案内施設等を設けることが望ましい。

## 4-7-8 視覚障害者誘導用ブロック

### (1) 視覚障害者誘導用ブロックの敷設

歩道等の横断歩道接続部等には、歩車道境界の警告を行う視覚障害者誘導用ブロックを敷設することを標準とする。

また、視覚障害者の移動の円滑化に必要と認められる歩道等には、誘導のために視覚障害者誘導用ブロックを連続敷設する。

歩道等の横断歩道接続部等には、歩車道境界の警告を行う視覚障害者誘導用ブロックを敷設することを標準とする。ただし、歩道等の構造上やむを得ない場合はこの限りでない。

また、駅から主要な公共公益施設を結ぶ経路など、視覚障害者の利用が多いと想定される歩道等やバス停留所には視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。複数の経路がある場合などは、視覚障害者のニーズに応じて判断する必要がある。

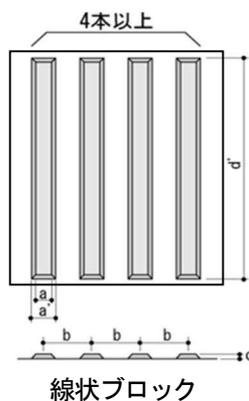
### (2) 視覚障害者誘導用ブロックの形状

視覚障害者誘導用ブロックの形状・寸法についてはJISに合わせたものとし、線状ブロックと点状ブロックを用いる。また、視覚障害者誘導用ブロックの色は黄色を原則とし、路面の色によっては、その他周囲との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とする。

視覚障害者誘導用ブロックには、主に視覚障害者に移動方向を指示するための「線状ブロック」と視覚障害者に対し主に段差の存在等の警告又は注意喚起を行うための「点状ブロック」の2種類がある。形状・寸法についてはJISに示された基準を満たすものを使用する。

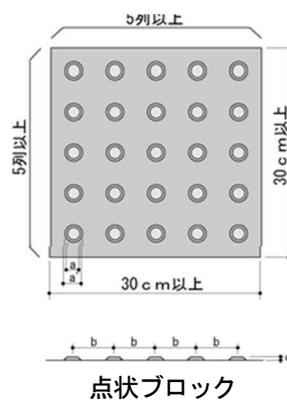
また、視覚障害者誘導用ブロックは足で踏むことや白杖で触れることにより認識する他、弱視者は視覚障害者誘導用ブロックの色と周囲の路面のコントラストにより認識している場合がある。このため、視覚障害者誘導用ブロックは黄色を原則とするが、特に、カラー舗装の場合は、周囲の路面との輝度比が大きい色とし、道路舗装の色使いを工夫する必要がある。

[参考]視覚障害者誘導用ブロックの形状・寸法(JIS)



単位：mm

記号	寸法	許容差
a	17	+1.5 0
a'	a+10	
b	75	+1 0
c	5	
d	270以上	+10
d'	d+10	



単位：mm

記号	寸法	許容差
a	12	+1.5 0
a'	a+10	
b	55~60	+1 0
c	5	

### (3) 視覚障害者誘導用ブロックの設置の基本的考え方

視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者の利便性に配慮して、視覚障害者の歩行上必要な位置に、現地で確認が容易で、しかも覚えやすい方法で設置する。

また、歩道等の状況により望ましい設置ができない場合等は、必要に応じて視覚障害者へ意見を求めるなど、当該箇所の状況に応じた敷設方法を検討する。

視覚障害者誘導用ブロックは、道路および沿道に関するある程度の情報をもった視覚障害者に、より正確な歩行位置と歩行方向を案内するための施設である。

視覚障害者の利便性に配慮して、視覚障害者の歩行上必要な位置に、現地で確認が容易で、しかも覚えやすい方法で設置する必要がある。また、民地側の看板、生垣等が障害となる場合があるので配慮が必要である。視覚障害者誘導用ブロックの設置の原則を次に示すが、歩道等の状況により望ましい設置ができないと判断される場合は、視覚障害者や車椅子使用者にヒアリングを実施して現地で確認を行うなど、当該箇所の状況に応じた敷設方法を検討する。

参考資料：視覚障害者誘導用ブロックの設置の原則

- 1) 線状ブロックは、視覚障害者に、主に誘導対象施設等の移動方向を案内する場合に用いるものとする。視覚障害者の歩行方向は、誘導対象施設等の方向と線状突起の方向とを平行にすることによって示すものとする。
- 2) 点状ブロックは、視覚障害者に、主に注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を案内する場合に用いるものとする。
- 3) 視覚障害者の歩行動線を考慮して、最短距離で目的地に辿り着けるよう誘導するために連続的かつ極力直線的に敷設するものとする。
- 4) 視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者が視覚障害者誘導用ブロックの設置箇所にはじめて踏み込む時の歩行方向に、原則として約 60cm の幅で設置するものとする。また、連続的に案内を行う場合の視覚障害者誘導用ブロックは、歩行方向の直角方向に原則として約 30cm の幅で設置するものとする。なお、電柱などの道路占用物等の施設を避けるために急激に屈曲させることのないよう、官民境界にある塀や建物との離隔 60cm 程度にとらわれず、占用物件を避けた位置に直線的に敷設することとする。
- 5) 一連で設置する線状ブロックと点状ブロックとはできるだけ接近させるものとする。
- 6) 視覚障害者誘導用ブロックは、原則として現場加工しないで正方形のまま設置するものとする。
- 7) 視覚障害者誘導用ブロックを一連で設置する場合は、原則として同寸法、同材質の視覚障害者誘導用ブロックを使用するものとする。

出典：道路の移動等円滑化整備ガイドライン P261

【県民意見の反映】(※H16 滋賀県歩道整備マニュアルより)

「過去に設置してある点字ブロックはいろいろな種類がありすぎます。また、歩道は連続しているのに点字ブロックが途切れていますし、交差点では敷き方に問題があります。」

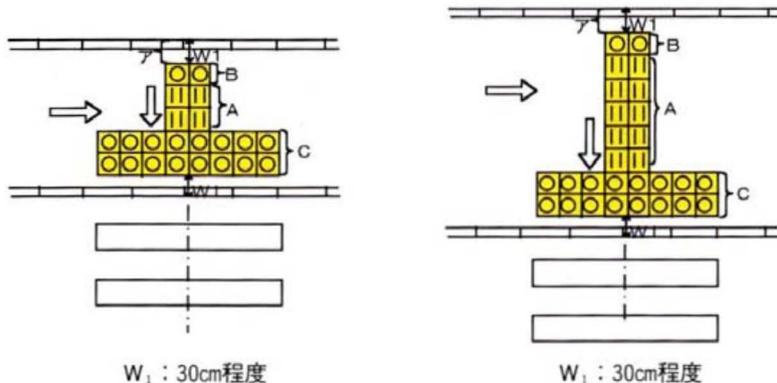
(検討委員会・県庁周辺の点検調査より)

上記意見等を踏まえて、視覚障害者誘導用ブロック整備の考え方を示しました。

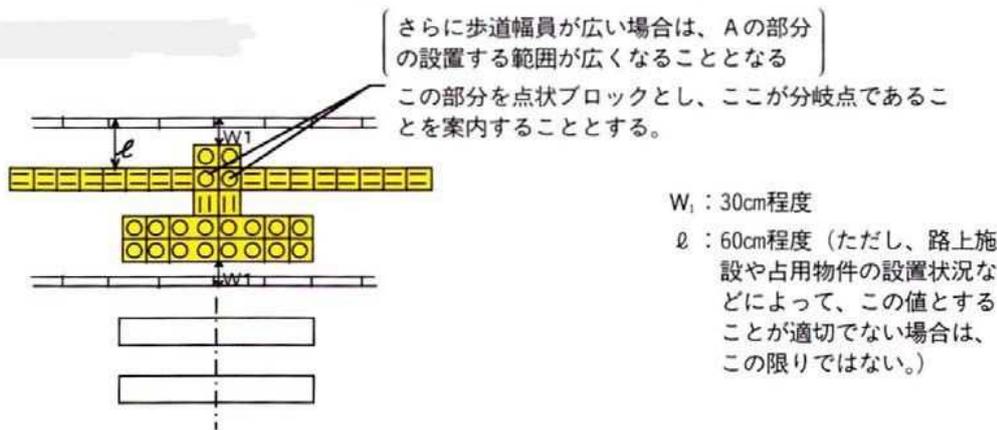
表 4-5 [参考] 視覚障害者用ブロックの設置例

【横断歩道の設置例】

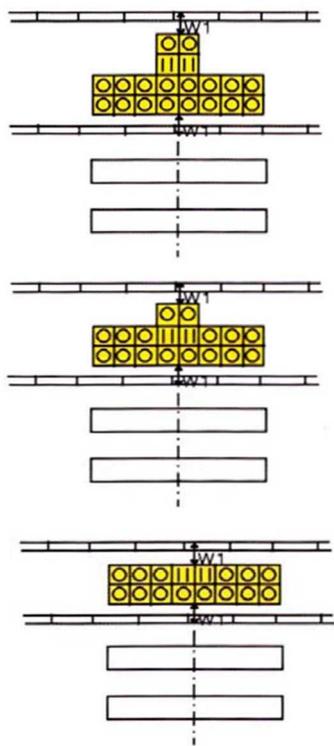
歩道幅員が広い場合



連続的直線歩行を案内している場合

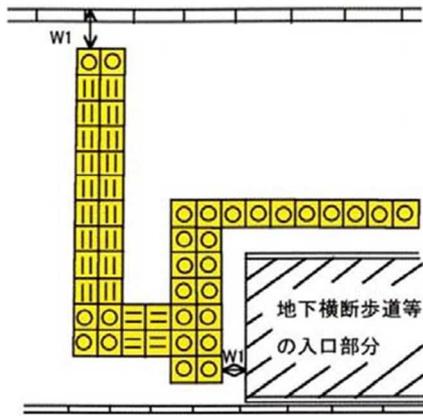


歩道幅員が狭い場合



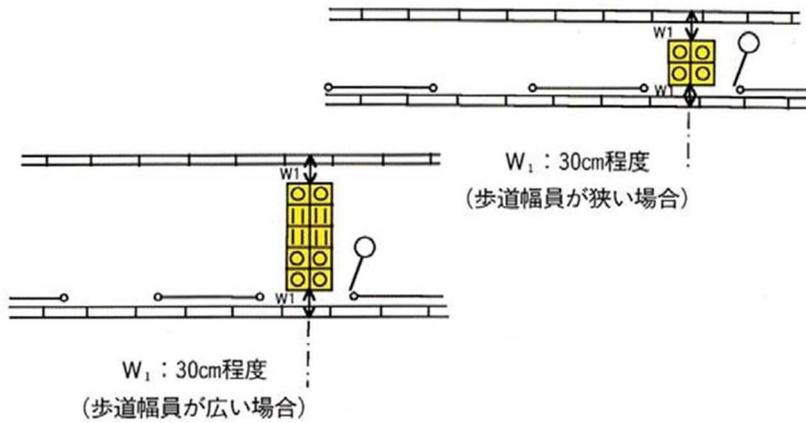
W<sub>1</sub> : 30cm程度  
 注) 線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内することが望ましい。

【地下横断歩道の昇降部の設置例】



W<sub>1</sub> : 30cm程度  
 (地下横断歩道等の入口部分  
 の方向が歩道上の歩行方向  
 と一致している場合)

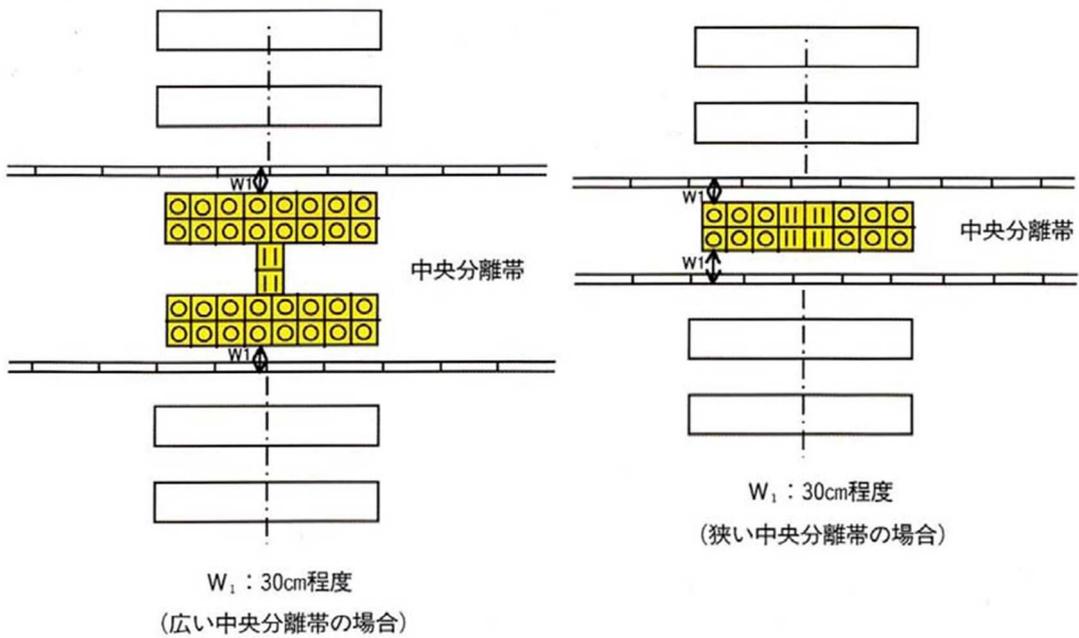
【乗合自動車停留所部の設置例】



W<sub>1</sub> : 30cm程度  
 (歩道幅員が狭い場合)

W<sub>1</sub> : 30cm程度  
 (歩道幅員が広い場合)

【中央分離帯の設置例】



W<sub>1</sub> : 30cm程度  
 (広い中央分離帯の場合)

W<sub>1</sub> : 30cm程度  
 (狭い中央分離帯の場合)

[参考] 視覚障害者や車いす使用者にヒアリングを行い敷設した事例

(大津能登川長浜線電線共同溝工事 (彦根市))

工事の準備段階で、視覚障害者誘導用ブロックの色彩、材質、敷設位置について視覚障害者や車椅子使用者とともに、仮設の視覚障害者誘導用ブロックを用い、現地で協議を行いました。また、整備後の検証も同様に検討しました。



[参考] バリアフリー整備評価について

(大津能登川長浜線のバリアフリー工事 (守山市))

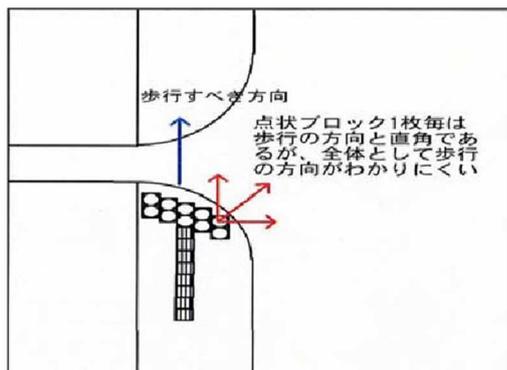
歩道の整備前後に、沿道住民等へのアンケート調査や車椅子使用者、視覚障害者、高齢者、健常者、車椅子介護者の協力により歩行実験を行い、歩道の平坦性や視覚障害者誘導用ブロックの位置等を評価しました。



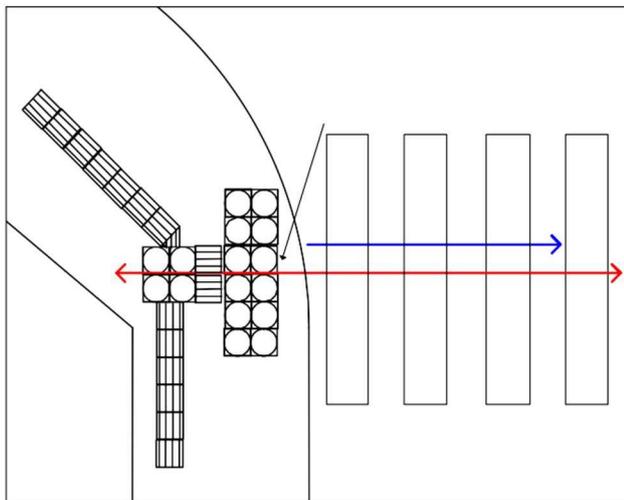
【参考】視覚障害者誘導用ブロックの設置の留意点（視覚障害者や車椅子使用者にヒアリングを実施した事例）

項目	留意点	してはいけないこと
基本的な考え方	ブロックは、視覚障害者が安全に歩行するために敷設する施設であることを認識して計画設計すること。	
	経路誘導が出来るだけシンプルになるようブロックを敷設すること。	障害物対策を検討せず、障害物を避けるための複雑な経路での誘導。
交差点部	交差点で、安全確保のために、誤って車道にでないよう警告ブロックを明確に敷設すること。	横断歩道箇所の縁石に近接した点状ブロックの敷設（視覚障害者が点状ブロックから1～2歩はみ出して止まった場合は、縁石を踏み越えて車道にでてしまう。） ブロックの埋め込み高さが不適切で突起が認識しにくい敷設（規定の突起部が舗装面より低い等）
	安全に横断できるよう横断方向は明確になるようにすることを重視する。点状ブロックは、横断方向と直角に直線となるようにする。	一団の点状ブロックについて、隅切りの平面形状に合わせたギザギザ状の敷設（一団の点状ブロックの長辺が直線でない。）【説明図】参照
	原則として、横断歩道中心と点状ブロックの中心を合わせること。	接している線状ブロックを中心に左右非対称とした点状ブロックの敷設。
	線状ブロックの分岐部、屈折部は、点状ブロックで明確にし、屈折部は極力直角が望ましい。しかも、シンプルな誘導であることが必要である。	短い延長でも必要な分岐部等の点状ブロックの省略 屈折部等を直角形状するため、誘導経路が複雑になること。
	横断歩道を挟んで、両側の線状ブロックは同一位置であること（連続性が確保されること）。特に横断歩道を挟んで前後の歩道中心線がずれている場合においては留意すること。 横断距離が長い交差点などでは、必要に応じ交差点内に横断施設（エスコートゾーン*など）の整備を検討すること。	
	線状ブロックは、必ず直線で敷設すること。交差点部以外も同様である。	曲線での線状ブロックの敷設。
単路部	路線側から幅を確保すること。また、障害を除去する方策を検討すること。	植栽、生け垣、看板などの障害物の位置を考慮していないブロックの敷設。
	車いすの通行幅も考慮して敷設すること。	
	ブロックの終端は、かならず点状ブロックで終わること。線状ブロックであると、どこかに誘導する場所があることになる。	末端が線状ブロックで終わる敷設。 誘導する施設や道路が無い場合の点状ブロックの敷設。
	マンホール等の上には、点状ブロックのシートなどを敷設し、経路誘導の直進性を確保することが望ましい。 夜間の視認性に問題がある場合は、歩道照明の設置や夜間蛍光シールの貼付、LED組み込みブロックの敷設を検討する。	直進性が確保されない短い延長での屈折の多用。 屋間の状況のみを対象にした敷設計画の立案。

\* エスコートゾーン：横断歩道内に設ける視覚障害者誘導用の突起であり、平成19年に警察庁から「エスコートゾーンの設置に関する指針」が県警本部長あて通知されているため、設置にあたっては県警本部和と検討すること。



狭い歩道等では、巻込ブロックに並行に敷設すると、視覚障害者にとって進行方向がわかりにくい。



出典：視覚障害者に配慮した道路空間整備調査検討業務報告書から抜粋 湖東地域振興局建設管理部

## 4-8 自転車専用道路および自転車歩行者専用道路

### 4-8-1 目的

自転車および歩行者交通の安全を図ることを目的としているほか、スポーツ・レクリエーションとしてのサイクリングやハイキングによる健康の増進などに寄与することを目的としている。

### 4-8-2 幅員

#### (1) 自転車専用道路

自転車専用道路の幅員は3.0mを標準とし、地形の状況等やむを得ない場合は2.5mとする。ただし、県道においては、自転車の安全かつ円滑な通行に支障がない場合は2.0m、トンネル、橋、高架の道路である場合または地形の状況等やむを得ない場合は、看板の設置等必要な措置を講じることにより1.5mとすることができる。

#### (2) 自転車歩行者専用道路

自転車歩行者専用道路の幅員は4.0mを標準とする。ただし、県道においては、自転車および歩行者の安全かつ円滑な通行に支障がない場合は3.0m、トンネル、橋、高架の道路である場合または地形の状況等やむを得ない場合は、看板の設置等必要な措置を講じることにより2.0mとすることができる。

### 4-8-3 構造

「道路構造令の解説と運用 P591」による。

## 4-9 植樹帯

### 4-9-1 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。

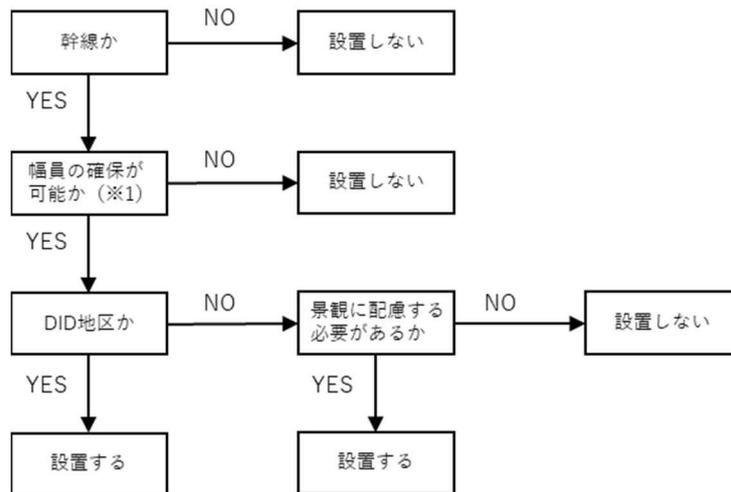
特に住宅等が密集し、交通量の多い都市部においては、沿道の騒音、大気汚染、振動等の対策として、植樹帯の果たす空間機能は高いと考えられる。

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り、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。

### 4-9-2 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、図4-28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。



- ※1既成市街地において堅牢な建物が連担している場合などは困難と判断する。
- ・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。
  - ・植栽帯の設置対象外の道路であっても、個別の状況に応じて、植栽帯を設けることは差しつかえない。

図 4-28 植樹帯設置の基本フロー

### 4-9-3 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。

### 4-9-4 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、4-7-5(1)を参照する。

また、交通の安全性・快適性、通行環境の向上、沿道の良好な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)

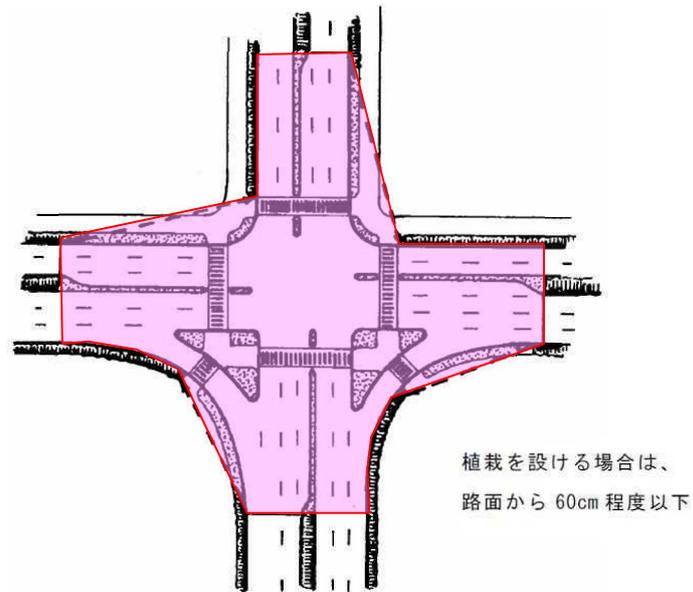


図 4-29 交差点部に植樹帯を設ける場合の視距確保方法

#### 4-9-5 樹種の選定

植栽地域の諸条件（土壌、大気、気象等）に適合し、景観形成、緑陰の確保等に努めることとする。

また、維持管理が容易な樹種を選定することとし、特に日常の維持管理が困難な箇所（中央分離帯等）については、雑草の繁茂を抑制する対策（マルチングや地被類等）についても併せて検討すること。

## 5. 交差点

### 5-1 交差点小規模改良

#### 5-1-1 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。

#### 5-1-2 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

#### 5-1-3 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。

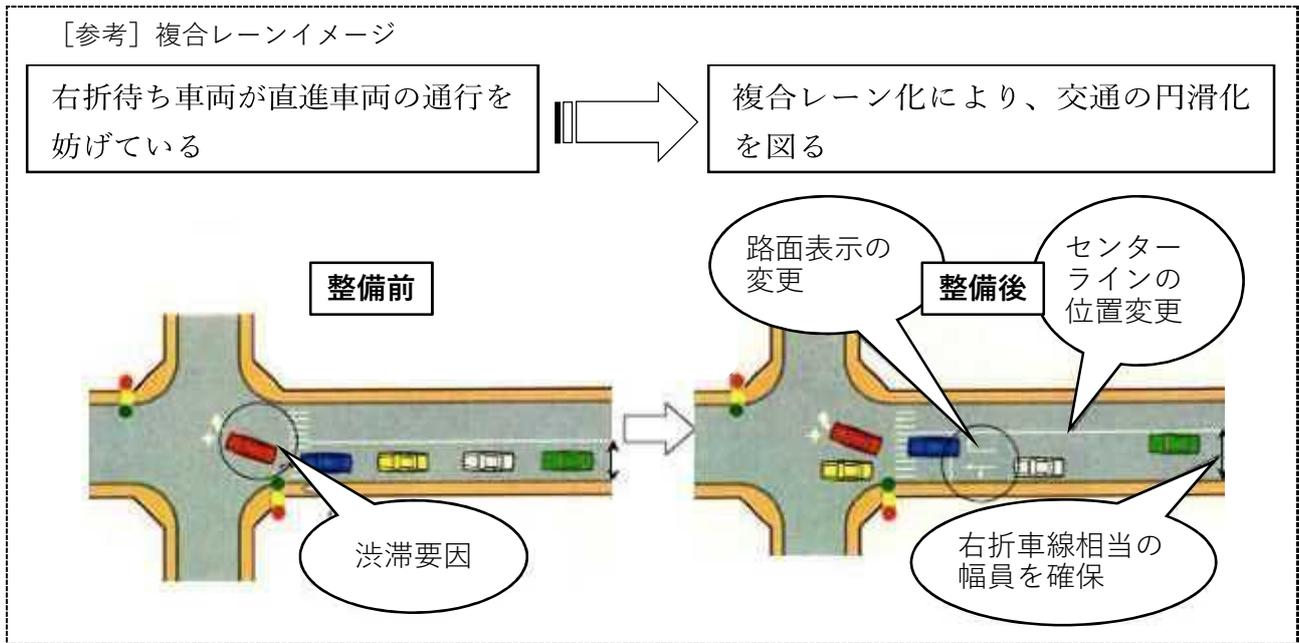
#### 5-1-4 交差点小規模改良対策方法

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。
- ② ①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。
- ③ ①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 歩道等があり、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 5-1 複合車線に用いる最小シフト長 (I a)

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

表 5-2 複合車線に用いる最小テーパ長 (I d)

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

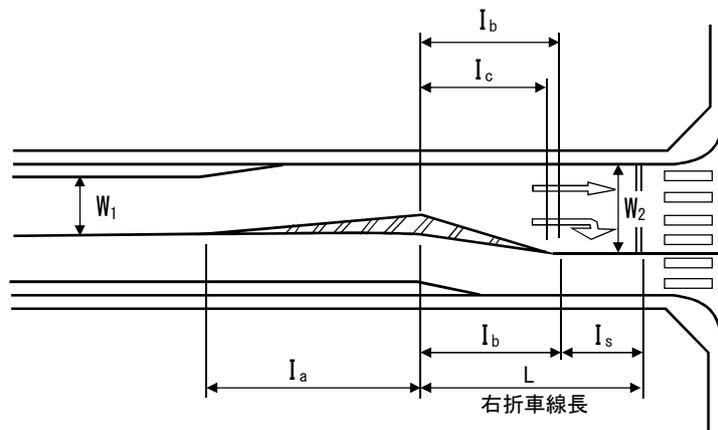


図 5-1 複合レーン構造の模式図

### 5-1-5 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。

#### (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 P209）
- 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っては、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 P211「7」）

- 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 8 「2-5-3」）

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。

## （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 8、P 4 6 9）

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。

## （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 7 0）
- 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 7 2）

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。

## （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 7 1）
- 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）（道路構造令の解説と運用 P 4 7 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、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（1 s）を算出し、最小値とすることとした。

## (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、4 m以上、その他の道路では3 m以上とし、歩道は歩行者の交通量の多い道路では、3.5 m以上、その他の道路では2 m以上とすると規定してある。(道路構造令の解説と運用 P 2 3 2)
- 自転車歩行者道の3 m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2 m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 P 2 3 5、2 3 6 (4))

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2 mまで縮小できることとした。

## (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のある場合。

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に特に留意すること。

(7) 交差点小規模改良の選定フロー

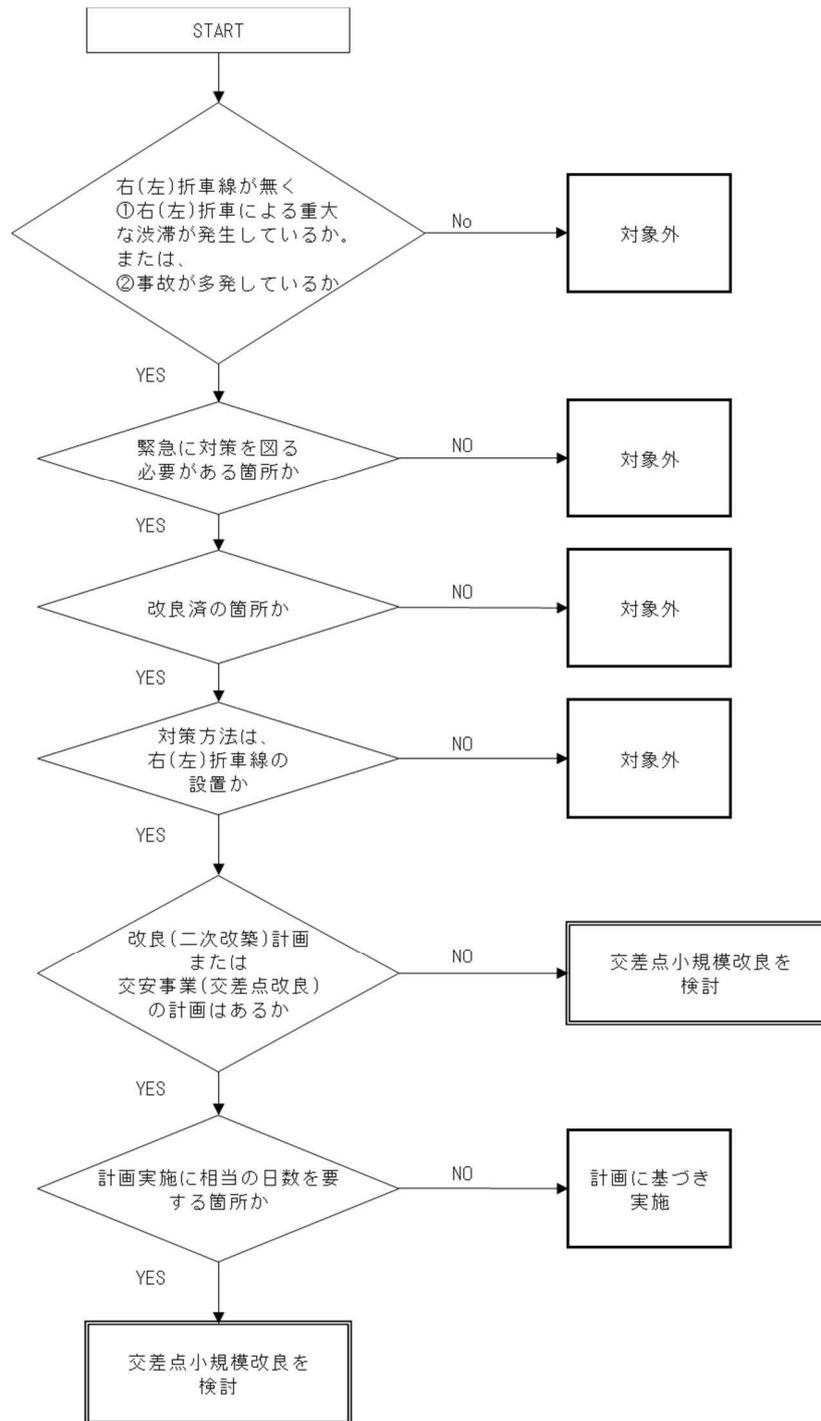


図 5-2 交差点小規模改良の選定フロー

## 5-2 ラウンドアバウト

### 5-2-1 目的

全国的にラウンドアバウトに関するニーズが高まっていることを受け、滋賀県でも「平面交差の計画および設計におけるラウンドアバウトの導入について」(平成30年2月13日、滋賀県道路課通知)が通知され、滋賀県においてもラウンドアバウトの導入を検討する。

### 5-2-2 基本方針

平面交差の計画および設計にあたっては、ラウンドアバウトの導入について検討を行うことを基本とする。

### 5-2-3 検討要件

以下の適用条件について確認を行い、条件を全て満たす場合には導入検討を行うものとする。

- ① 交差道路の交通量に関する主従関係が明確でない
- ② 平面交差部の日当たり総流入交通量が10,000[台/日]未満である
- ③ ピーク時における横断歩行者と横断自転車の合計交通量が100[人または台/時]未満である  
(現道を交差点改良する場合)
- ④ 交通安全上、何らかの課題がある交差点である  
(例) 出合い頭事故、直右事故等の交差点関連事故が多発している交差点  
安全上、進入速度を低下させることが望ましい交差点

なお、上記の適用条件は、ラウンドアバウトの導入検討を行う際の目安であり、これらの条件に合致しない場合にあっても、ラウンドアバウトの検討を妨げるものではない。

### 5-2-4 適用基準

具体的には、「ラウンドアバウトマニュアル」(一般社団法人 交通工学研究会)他、関係基準に基づき、安全性、円滑性等の効果、維持管理の容易さ、経済性等の観点から、他の交差形状と比較して、優位性を評価した上で、導入の可否を判断するものとする。なお、導入に当たっては、利用者および地域住民への情報提供ならびに合意形成を図るものとする。

### 5-2-5 事業主体

交差道路の管理者が異なる場合は、上位路線の道路管理者が主体となって事業を実施することを基本とする。ただし、下位路線の改良事業等と併せてラウンドアバウトの設置を行う場合には、双方協議によるものとする。

## 6. 1. 5車線の道路整備

### 6-1 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。

### 6-2 検討フロー

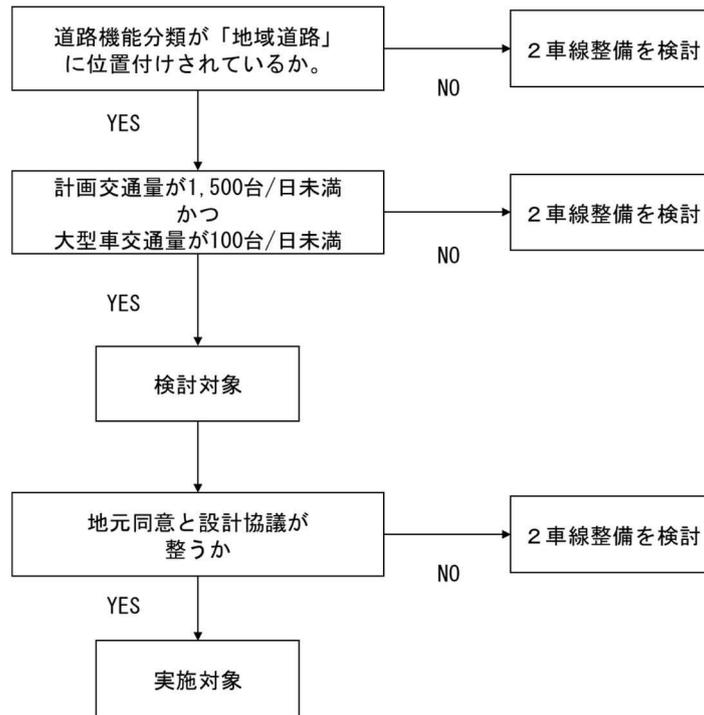


図 6-1 1. 5車線の整備の検討フロー

### 6-3 整備イメージ

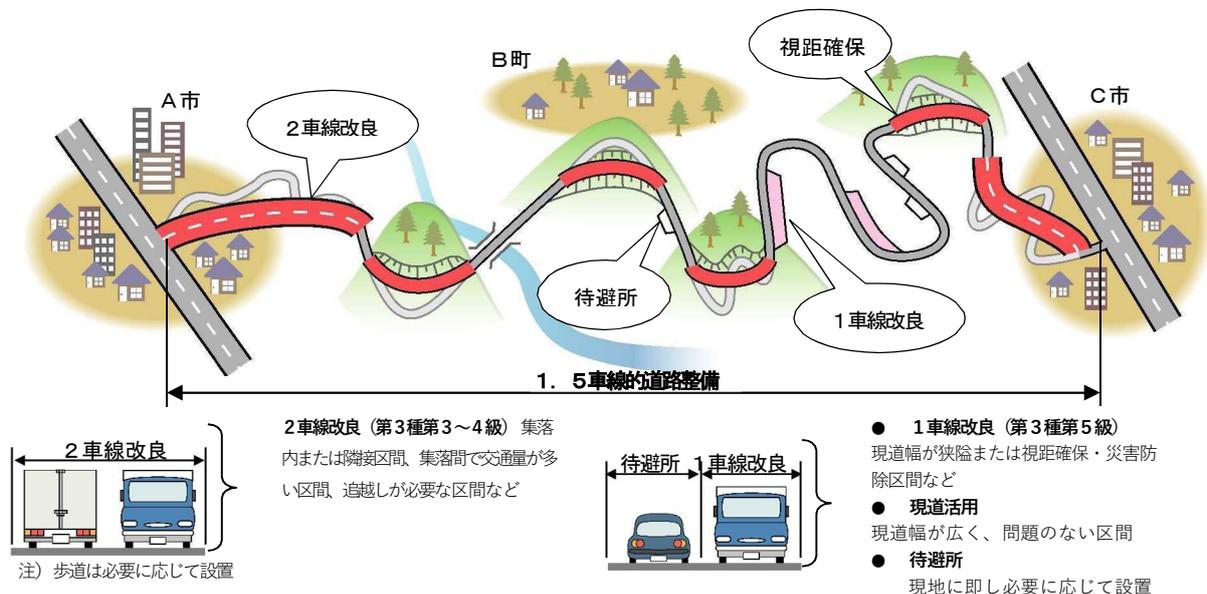


図 6-2 1. 5車線の整備の整備イメージ

## 6 - 4 待避所

「道路構造令の解説と運用」第9章9 - 1による (P 6 1 7)。

## 7. ビワイチ通行空間整備

### 7-1 目的

琵琶湖岸等の美しい景観を楽しみながら行えるサイクリング「通称：ビワイチ」は令和元年11月に国土交通省自転車活用推進本部が指定する日本を代表するサイクリングルート「ナショナルサイクルルート」に指定された。

「ビワイチ」の利用者は統計を取り始めた平成27年の約5万人から右肩上がりに増加しており、平成30年には10万人を超え、訪日外国人の割合も増えてきている。

近年では走行形態にも変化が見られ、スポーツとしてサイクリングを楽しんでいるサイクリスト（上級者）が増加し、歩道や生活道路での高速走行による歩行者との接触の危険性が課題となっている。

そこで、これからも誰もが安全・安心に楽しめるルートとなるよう、走行レベルに応じて低速・上級の2つのコース設定を行い、それぞれのコースに合わせた通行空間の整備を進める必要がある。

### 7-2 ビワイチルート設定の基本方針

初/中級者（家族など一般）と上級者（サイクリスト）の両者を対象にルート設定を行う。

- 初/中級者向け：自転車歩行者専用道路等、公園内通路、交通量の少ない車道の組合せ（低速コース） ※集落内では注意喚起を行うこと
  - 上級者向け：原則車道のみ（自転車通行帯または車道混在）（上級コース） ※生活道路を避けたルート設定
- ※低速コースがナショナルサイクルルートに指定されている。



自転車歩行者専用道路  
(低速コース)



車道混在(交通量の少ない車道)  
(低速コース)



自転車通行帯  
(上級コース)

図 7-1 整備事例

### 7-3 通行空間の整備形態の考え方

ビワイチルートは、自転車道、自転車通行帯、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を基本とするが、やむを得ず車道混在で整備する場合は表7-1のとおりとする。

表 7-1 車道混在の場合の整備形態

	都市部(DID 区間)	郊外部(DID 区間外)
自動車交通量 10,000 台/日以上	<b>自転車道、自転車通行帯が基本</b> ※やむを得ない場合のみ混在可 ⇒青破線を 10m 間隔、青矢羽根を 100m 間隔で設置 (自転車活用推進計画に位置付けた上での暫定整備)	<b>路肩 1.5m(例外：1.0m)以上を確保した上で</b> 100m 間隔で青矢羽根を設置
自動車交通量 4,000 台/日以上		混在可：100m 間隔で青矢羽根を設置 (路肩に 1.0m を確保することでも可)
自動車交通量 4,000 台/日未満	混在可：青破線を 10m 間隔、青矢羽根を 100m 間隔で設置	

#### 7-4 その他

水資源機構管理用通路における自転車通行帯の整備については、「自転車通行帯構造図(水資源機構管理用通路)」によるものとする(資料編 参照)。

ビワイチルートにおける案内表示等については、「ビワイチ案内表示マニュアル」によるものとする(資料編 参照)。

## 8. 舗装

### 8-1 舗装構成の計算方法

車道の舗装構成は、以下の算出方法を標準として設定する。

#### 8-1-1 舗装の設計期間

県管理道路の幹線道路、補助幹線道路での道路新設又は改築および大規模修繕において、舗装の設計期間は原則 20 年とし、地域道路については 10 年とする。ただし、対象道路の交通状況、沿道状況を総合的に勘案し、別途設定する場合は事業所管課と十分協議して決定する。近い将来の道路拡幅などの理由により打換えの時期が決まっている場合には、この期間を設計期間とする。

※幹線道路、補助幹線道路および地域道路は「機能分類別道路網図」による。

#### 8-1-2 舗装計画交通量の決定

舗装計画交通量とは舗装設計期間内の大型車交通量の平均的な交通量のことである。（普通道路）  
（舗装設計施工指針 P26）

##### （1）道路の新設、バイパス、現道拡幅の場合

舗装計画交通量の決定にあたっては、「滋賀県における将来交通量推計（平成 31 年 3 月）」の平成 22 年および平成 42 年の配分交通量を用い、設計期間における大型車の平均的な交通量を算定するものとする。この場合の算定例を以下に示す。

<算定例>

- ・設計年 平成 32 年（令和 2 年）
- ・設計期間 20 年（幹線道路とした場合）
- ・供用開始年 平成 35 年（令和 5 年）
- ・平成 22 年将来交通量（大型車） 1,500 台／（24 時間・2 方向）
- ・平成 42 年将来交通量（大型車） 1,800 台／（24 時間・2 方向）
- ・交通量伸び H22→H42 年平均伸び率  $A = 1.009$

$$(H42/H22 = a \text{ (←20 年間) 年平均伸び率 } A = a^{1/n} \text{ ( } n=20 \text{ (20 年間))})$$

舗装設計期間を 20 年、交通量の伸び率が一定と仮定した場合、大型車の平均交通量は 10 年後の交通量となる。供用開始年（H35）から 10 年後は平成 45 年となり、将来交通量（H42）の 3 年後となる。

$$\text{舗装計画交通量} = 1,800 \times 1.009^3 \times 0.5 = 924 \text{ 台／（日・方向）}$$

（重方向率 0.5 とした場合）

##### （2）舗装修繕の場合

- ① 改良済み道路の舗装を修繕する場合には、（1）の考え方による。
- ② 未改良の道路の舗装を修繕する場合には、現在の交通量と道路交通情勢調査の交通量の伸び率から算定するものとする。この場合の算定例を以下に示す。

<算定例>

※道路情勢調査の交通量から伸びを算定し、計画交通量を算定する方法

- ・設計年 平成 32 年（令和 2 年）
- ・設計期間 20 年（幹線道路とした場合）
- ・供用開始年 平成 35 年（令和 5 年）
- ・平成 22 年道路交通情勢調査交通量（大型車） 1,200 台／（12 時間・2 方向）
- ・平成 27 年道路交通情勢調査交通量（大型車） 1,400 台／（12 時間・2 方向）
- ・交通量伸び H22→H27 年平均伸び率  $A = 1.031$   
 $(H27/H22 = a \text{ (←5 年間) 年平均伸び率 } A = a^{\wedge} (1/n) \text{ } n=5 \text{ (5 年間)})$

舗装設計期間を 20 年、交通量の伸び率が一定と仮定した場合、大型車の平均交通量は 10 年後の交通量となる。供用開始年（H35）から 10 年後は平成 45 年となり、平成 27 年道路交通情勢調査交通量の 18 年後となる。

舗装計画交通量 =  $1,600 \times 1.031^{\wedge} 18 \times 0.5 \times 1.33 = 1,843$  台／（日・方向）

（重方向率 0.5、昼夜率を 1.33 とした場合）

※交通量（大型車）は箇所別調査表の普通貨物車およびバスの合計台数とする。

※昼夜率は直近調査の昼夜率を採用する。

### 8-1-3 舗装の信頼性

舗装の設計に際しては信頼性を考慮した構造設計を行うものとする。信頼性は 90% を原則とする。ただし、暫定施工や本線以外の部分について別途設定する場合は、考え方を整理の上決定する。

### 8-1-4 舗装構成

参考として舗装計画交通量と設計 CBR により算定した舗装構成を表 8-1、8-2 に示す。舗装設計期間 20 年および、10 年、信頼性 90% で算定したものであり、設計においては、現地条件・ライフサイクルコスト等を踏まえ検討を行うものとする。

表 8-1 [参考] 粒度調整碎石の舗装構成(設計期間10年、信頼性90%)

(単位: cm)

舗装計画交通量 (台/日・方向)	設計 CBR	表層+基層	上層路盤材料		下層路盤	TA		合計厚さ
		加熱アスファルト混合	瀝青安定 処理	粒度調整碎石	クラッシャー ラン	目標	設計	設計
100 ≦ T < 250	(2)	(5)	—	(25)	(30)	(21)	(21.25)	(60)
	3	5	—	15	35	19	19.00	55
	4	5	—	20	25	18	18.25	50
	6	5	—	10	30	16	16.00	45
	8	5	—	15	15	14	14.00	35
	12	5	—	10	20	13	13.50	35
250 ≦ T < 1000	(2)	(10)	—	(30)	(35)	(29)	(29.25)	(75)
	3	10	—	25	30	26	26.25	65
	4	10	—	15	35	24	24.00	60
	6	10	—	10	30	21	21.00	50
	8	10	—	15	15	19	19.00	40
	12	10	—	10	15	17	17.25	35
1,000 ≦ T < 3,000	(2)	(10)	(10)	(35)	(35)	(39)	(39.00)	(90)
	3	10	8	25	40	35	35.15	83
	4	10	8	20	35	32	32.15	73
	6	10	8	20	20	28	28.40	58
	8	10	9	15	15	26	26.20	49
	12	10	9	10	10	23	23.20	39
	20	10	8	—	15	20	20.15	33
3,000 ≦ T	(2)	(15)	(10)	(45)	(50)	(51)	(51.25)	(120)
	3	15	10	35	40	45	45.25	100
	4	15	11	25	35	41	41.30	86
	6	15	10	15	35	37	37.00	75
	8	15	10	10	30	34	34.00	65
	12	15	8		35	30	30.15	58
	20	15	8		20	26	26.40	43

※ ( ) は打換え工事などで既存の路床の CBR が 2 であるものの、構築路床を設けることが困難な場合に適用し、しゃ断層を設ける。

表 8-2 [参考] 粒度調整碎石の舗装構成(設計期間 20 年、信頼性 90%)

(単位: cm)

舗装計画交通量 (台/日・方向)	設計 CBR	表層+基層	上層路盤材料		下層路盤	TA		合計厚さ
		加熱アスファ ルト混合	瀝青安定処 理	粒度調整 碎石	クラッシャ ーラン	目標	設計	設計
100 ≦ T < 250	(2)	(5)	—	(30)	(35)	(24)	(24.25)	(70)
	3	5	—	25	30	21	21.25	60
	4	5	—	25	25	20	20.00	55
	6	5	—	20	20	17	17.00	45
	8	5	—	10	30	16	16.00	45
	12	5	—	15	15	14	14.00	35
250 ≦ T < 1000	(2)	(10)	—	(35)	(40)	(32)	(32.25)	(85)
	3	10	—	30	35	29	29.25	75
	4	10	—	25	30	26	26.25	65
	6	10	—	20	25	23	23.25	55
	8	10	—	10	30	21	21.00	50
	12	10	—	15	15	19	19.00	40
1,000 ≦ T < 3,000	(2)	(10)	(9)	(45)	(45)	(44)	(44.20)	(109)
	3	10	10	35	35	39	39.00	90
	4	10	10	30	30	36	36.00	80
	6	10	8	20	35	32	32.15	73
	8	10	9	20	20	29	29.20	59
	12	10	9	15	15	26	26.20	49
	20	10	9	—	20	22	22.20	39
3,000 ≦ T	(2)	(15)	(10)	(55)	(60)	(57)	(57.25)	(140)
	3	15	10	45	45	50	50.00	115
	4	15	9	40	40	46	46.20	104
	6	15	11	25	35	41	41.30	86
	8	15	10	25	25	38	38.00	75
	12	15	10	15	20	33	33.25	60
	20	15	10	10	10	29	29.00	45

※ ( ) は打換え工事などで既存の路床の CBR が 2 であるものの、構築路床を設けることが困難な場合に適用し、しゃ断層を設ける。

## 8-2 歩道等の舗装

### 8-2-1 基本方針

歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることのできる透水性舗装を標準とする。ただし、道路の構造、気象条件その他特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りではない。（透水性歩道舗装実施要綱平成7年6月1日付滋道第713号参照）

歩道等の舗装は、平坦で、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとする。

歩道等の舗装は、路面の平坦性を確保し、雨天時においても水たまりができないことから透水性舗装を原則とする。透水性舗装は、原則として開粒度アスファルトコンクリート舗装とするが、景観等に配慮してブロック舗装を行う場合は、車椅子使用者、視覚障害者等の通行性に配慮した目地が少なく、透水性で滑りにくい素材のものを使用する。

透水性舗装は、車いす使用者や高齢者をはじめ歩行者にとってより良い通行性が確保できる舗装であるが、整備箇所によっては以下のような問題点が生じるため、土地利用に応じて適切な舗装を計画することができる。

＜透水性舗装の問題点と対策の例＞

- 車両乗り入れ部において、沈下し目詰まりが生じる。  
→乗り入れ部は部分的に透水性舗装を実施しない。
- 山地部や耕地部において、土砂の流出や草木種子の飛散が多く、舗装面に草が繁茂する。  
→沿道状況等により、透水性舗装以外も検討できる。
- 目詰まりが生じ、透水機能が低下する。  
→排水構造等の見直しを検討する。

### 8-2-2 標準舗装構成

歩道等の標準舗装構成（透水性舗装）は、下表を標準とする。

表 8-3 歩道等の標準舗装構成（透水性舗装）

構成	舗装材料	舗装厚
表層	開粒度アスコン（13）	3cm
路盤	RC-30	10cm
フィルター層	砕砂	5cm

※プライムコートは、雨水の浸水を阻害するので設けない。

※フィルター層は、雨水が路床へ浸透する際のフィルター機能と路床土の路盤への進入を防止するためのもので、必ず設けること。また、舗装厚には含めない。

## 9. 道路附属施設

### 9-1 景観

#### 9-1-1 適用基準

道路景観については、「景観に配慮した道路附属物等整備の基本方針」の策定について（平成30年3月28日、滋賀県道路課・都市計画課通知）」に従い計画すること。

### 9-2 防護柵

#### 9-2-1 適用基準

防護柵の設置は、「防護柵の設置基準・同解説（平成28年12月改訂版）」に従い計画すること。

令和元年5月に発生した大津市の事故を受け、既設道路については以下①、②両方の要件に該当する場合、その箇所または区間において、歩車道境界用車両防護柵の設置等を夜間の視認性も考慮の上、検討し交通の安全確保に努めること。新設道路については①に相当する場合、必要性について検討すること。

##### ① 利用実態

- 通学路に指定されている
- 未就学児が日常的に集団で移動する経路
- 歩行者等が日常的に滞留する

##### ② 現場実態

- 通学路の合同点検等において対策が提案された
- 事故が多発しているまたは過去に重大な事故が発生している
- 走行速度が高い区間や線形不良等、事故の恐れがある

### 9-3 標識

#### 9-3-1 適用基準

道路標識の設置は、「道路標識設置基準の改定について（通知）（令和2年2月14日、滋賀県道路課・都市計画課通知）」に従い、計画を行うこと。

#### 9-3-2 歩道等の案内標識

歩道等には、交差点など移動の方向を示す必要がある箇所に、官公庁施設、福祉施設、その他必要な施設の案内標識を設置することが望ましい。

歩道等には、交差点など方向を示す必要がある箇所に、官公庁施設、福祉施設、その他必要な施設の案内標識を設置することが望ましい。設置にあたっては、高齢者や身体障害者等が見やすい位置に設置し、文字や絵の大きさ、色遣い等にも配慮する必要がある。

## 9-4 照明施設

### 9-4-1 適用基準

照明の設置は、「道路照明施設設置基準・同解説」に従い、計画を行うこと。

### 9-4-2 歩道等の照明施設

歩道等には、必要な箇所に照明施設を連続して設けることが望ましい。歩道等に設置する照明は、夜間の歩行者等の交通量や周辺の光環境を考慮して、適切な明るさを確保することが望ましい。

夜間の安全で円滑な歩行環境を確保するには、歩道等に照明施設を設置し適切な明るさを確保することが望ましい。

また、市町等で設置する街灯、防犯灯などと併せて明るさの確保を図ることが望ましい。

## 9-5 その他

### 9-5-1 歩行者休憩施設

歩道等には、必要な箇所にベンチおよび上屋を設けることが望ましい。

歩道等には、高齢者や内部障害者など歩行により疲労しやすい利用者の休憩需要に応えるために、ベンチ等の休憩施設を設けることが望ましい。

休憩施設は高齢者や内部障害者等の休憩需要を把握したうえで、必要な箇所に設置することが望ましい。また、バス停留所との併用や植栽帯のスペースの活用、沿道公共施設用地との兼用などを検討することが必要である。

[参考] 休憩施設を設置している事例（守山市）



【県民意見の反映】（※平成16年度歩道整備マニュアルより）

「高齢者や内部障害者等は、歩行時に途中で休みたいという意見があります。」（検討委員会より）  
上記意見等を踏まえて、休憩施設整備の考え方を示しました。

## 10. 積雪寒冷地域

### 10-1 積雪寒冷地域等における取扱い

#### 10-1-1 対象地域

本節における対象地域は、以下のとおりとする。

- 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
- ② ①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)

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。本マニュアルでは、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。

本県においては、「積雪寒冷の度がはなはだしい地域」は設定しないものとする。

#### 10-1-2 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、以下①～③の理由により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。)

- ① 5%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。

#### 10-1-3 横断勾配

道路の最大片勾配は、以下のとおりとする。

- 積雪寒冷地域 8%
- その他の地域 10%

## 10-2 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。

### 10-2-1 堆雪幅の考え方

一次堆雪幅は資料編(一次推雪幅設置図)のとおり区間毎に設けるものとする。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。

二次堆雪幅は設けない。

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、一次堆雪幅を資料編(一次推雪幅設置図)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P249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資料編(一次推雪幅設置図)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。

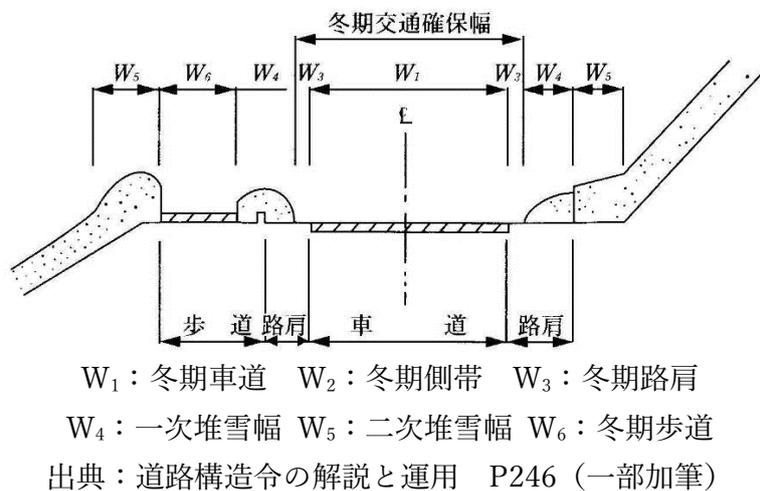
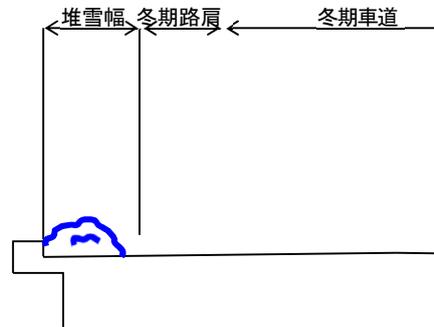


図 10-1 堆雪地域の道路の幅員構成 (参考: 2車線道路の場合)

### 10-2-2 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種の橋梁等の堆雪幅は第1級1.25m、第2級1.0m、第3級0.75mとする。

なお、堆雪幅は地覆の内面より確保する。



出典：道路構造令の解説と運用 P253

図 10-2 長大橋における堆雪幅の確保

### 10-2-3 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。(道路構造令の解説と運用 P254)

### 10-2-4 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。(道路構造令の解説と運用 P254)

### 10-2-5 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。(道路構造令の解説と運用 P254)

### 10-2-6 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。(道路構造令の解説と運用 P254)

### 10-2-7 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。

## 1 1. 維持管理

### 1 1 - 1 舗装

舗装補修（維持・修繕）においては、「滋賀県舗装補修ガイドライン（案）平成 30 年 3 月」を参考に検討すること。

### 1 1 - 2 橋梁

橋梁の維持修繕は、「橋梁修繕マニュアル（平成 29 年 4 月）」を参考に検討すること。

### 1 1 - 3 歩道

歩道等の機能を十分に維持するためには適切な管理を行うことが重要である。市町や公安委員会と連携を図りながら地域住民との協働により、安全で快適な道路空間の維持管理を行う。

日常の道路パトロール等により道路状況および道路の不正使用、不法占用等を調査し適切な管理を行うことが重要である。

歩道等上の不法占用等に関しては沿道住民の理解と協力が不可欠であり、自動車や自転車の違法駐車については公安委員会、地元市町と連携を取りながら取り締まりを強化する必要がある。

また、より快適な道路空間を維持するためには、近江の美知普請など地域住民等との協働により維持管理を進める必要がある。特に積雪寒冷地における歩道等の除雪にあたっては、地域住民の協力による除雪活動を検討する必要がある。

【県民意見の反映】（※平成 16 年度滋賀県歩道整備マニュアルより）

「歩道に商品がはみ出していたり、自転車や車が停まっていたりしているために、車道を通らざるを得ない状況にあり、非常に怖い思いをしたことがあります。」（検討委員会より）

上記意見等を踏まえて、維持管理の基本的考え方を示しました。

参考：近江の美知普請（滋賀県）

#### ■マイロード登録者制度

道路の穴ぼこなどを見つけた場合に連絡をいただくボランティア制度

#### ■道路愛護活動事業

自治会等の団体に道路の植栽管理や清掃等をしていただくボランティア事業

#### ■「美(み)知(ち)メセナ」制度

地域の企業等に道路の植栽管理や清掃等をしていただくボランティア事業



東湯舟甲賀線（甲賀町高嶺）



栗東志那中線（栗東市霊仙寺）