

第9章 交 通 安 全

第9-2章 道路付属物 目次

第1節 総 則.....	9-2-1
1. 適用の範囲.....	9-2-1
2. 定義.....	9-2-1
3. 景観的な配慮.....	9-2-1
第2節 道路標識.....	9-2-2
1. 総 則.....	9-2-2
2. 道路標識の設置体系.....	9-2-3
3. 道路標識の設置計画.....	9-2-21
4. 道路標識の設計、施工.....	9-2-42
第3節 路面標示の設置.....	9-2-62
1. 路面標示の種類と設置者区分.....	9-2-62
2. 適用範囲.....	9-2-63
3. 区画線の設置.....	9-2-63
4. 法定外表等の設置.....	9-2-76
第4節 防護柵設置.....	9-2-82
1. 目的.....	9-2-82
2. 適用の範囲.....	9-2-82
3. 防護柵の種類及び形式.....	9-2-82
4. 設置区間.....	9-2-83
5. 種別の適用.....	9-2-84
6. 形式の選定.....	9-2-85
7. 設置方法.....	9-2-86
第5節 視線誘導標設置.....	9-2-90
1. 適用の範囲.....	9-2-90
2. 構造.....	9-2-90
3. 設置計画.....	9-2-90
4. 設置方法.....	9-2-90
5. 設置間隔.....	9-2-92
6. 反射式および発光式道路鋲.....	9-2-95
第6節 道路反射鏡設置.....	9-2-97
1. 目 的.....	9-2-97
2. 適用範囲.....	9-2-97
3. 構 造.....	9-2-97
4. 設置計画.....	9-2-99
5. 設置場所.....	9-2-99
6. 形式等の選定.....	9-2-100
7. 設置方法.....	9-2-101
第7節 道路照明.....	9-2-102
1. 目 的.....	9-2-102

2. 適用範囲.....	9-2-102
3. 設置場所.....	9-2-102
4. 道路照明施設整備計画の基本	9-2-103
5. 照明設計.....	9-2-105
6. 照明用器材.....	9-2-107
7. 基 礎.....	9-2-107
8. 配管配線.....	9-2-109
第8節 道路情報提供装置	9-2-111
1. 適用の範囲.....	9-2-111
2. 目 的.....	9-2-111
3. 道路情報提供装置	9-2-111
第9節 道の駅.....	9-2-113
1. 目 的.....	9-2-113
2. 用語の定義.....	9-2-113
3. 基本方針.....	9-2-113
4. 事業概要.....	9-2-113
5. 登録及び案内の制度	9-2-113
6. 登録への手続きについて	9-2-113
7. 設置位置.....	9-2-114
8. 基本施設.....	9-2-114
参考図書等.....	9-2-115
第10節 その他.....	9-2-116
1. 身体障害者への配慮	9-2-116
2. バス停車帯.....	9-2-116

第1節 総 則

1. 適用の範囲

この要領では、道路付属物として、以下のものを定めている。以下以外の事項については、その他関連の指針等を参照されたい。

- 1) 道路標識
- 2) 路面標示の設置
- 3) 防護柵設置
- 4) 視線誘導標
- 5) 道路反射鏡設置
- 6) 道路照明
- 7) 道路情報提供装置
- 8) 道の駅
- 9) その他

2. 定義

道路付属物は、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設または工作物で、防護柵、道路標識、道路情報管理施設等で構成されている。

3. 景観的な配慮

道路付属物の基本色は、各節に記載のとおりであるが、各地域の実情（景観計画、条例等）を考慮し、景観的な配慮が求められる場合には、「デザイン指針」や「景観ガイドライン」を参考に景観への配慮に努めるものとする。

ここでは、道路付属物への主な景観配慮事項として、防護柵、照明、標識柱に規定される4色の色彩について、選定する際の参考とすべくそれぞれの特徴を以下に示す。

表 9.6 推奨する色彩の特徴（景観ガイドライン p13）

基本色名称 及び マンセル値	色の特徴	使い分けを検討する際の留意点
ダークグレー 10YR3.0/0.2※	彩度が極めて低いため、無彩色に近い印象を与えることがある濃灰色	○沿道景観を選ばない（汎用性が高い） ○都心部や駅周辺など、景観をコントロールする場合の使い勝手が良い ○明度、彩度が低いため歴史的な街並みと調和しやすい ◇塗装面が大きい道路付属物への使用や、開放的な沿道空間のある道路での使用は、重たい印象となることがある
ダークブラウン 10YR2.0/1.0	4色のなかで明度が最も低いため、ダークグレーよりも暗い色に感じられるこげ茶色	○沿道景観を選ばない（汎用性が高い） ○明度が低いため、樹林地等のやや閉鎖的な自然景観のなかで道路付属物の存在感を主張しすぎない ○明度、彩度が低いため歴史的な街並みと調和しやすい ◇塗装面が大きい道路付属物への使用は重たい印象となることがある ◇彩度は低いですが赤の色味があるため、経年変化による退色で赤味が浮き上がる場合がある
オフグレー 5Y7.0/0.5 (本ガイドライン別添)	色味をあまり感じない明るい自然な灰色	○周辺が比較的明るい色彩を基調とする地域の景観と調和しやすい ○YR系以外を基調とする街なみにも調和しやすい ○明度が高いため、連続する道路付属物等においては、視線誘導効果が高い ◇鬱蒼とした樹林地や閉鎖的な沿道空間のある道路においては、塗装面が大きい道路付属物等に使用すると目立ちすぎる場合がある ◇明度が高いため、夜間景観においては光を反射して必要以上に目立つ場合がある
グレーベージュ 10YR6.0/1.0	黄赤の色味の彩度を低く抑えた薄灰茶色	○開放的で明るい色彩を基調とする地域の景観と調和しやすい ○明度が高いため、連続する道路付属物等においては、視線誘導効果が高い ◇鬱蒼とした樹林地や閉鎖的な沿道空間のある道路においては、塗装面が大きい道路付属物等に使用すると目立ちすぎる場合がある ◇明度が比較的高いため、夜間景観においては光を反射して必要以上に目立つ場合がある

※10YR3.0/0.2を基本とし、彩度は0.5を上限とする。なお、本ガイドラインにおいて同様の取り扱いとする。

第2節 道路標識

1. 総 則

(1) 目的

本要領は、岐阜県県土整備部における道路標識の設置体系、設置計画、設計施工の統一化および道路標識の適切な維持管理に資することを目的とする。

(2) 適用範囲

本要領は、岐阜県県土整備部において、案内標識、警戒標識、規制標識、指示標識および規定外の標識を設置する場合に適用するが、本要領に定めのない事項については、「道路標識設置基準・同解説」(令和 2 年 6 月 日本道路協会)を適用する。

表 9.7 案内標識の設置体系

指 針・要 綱 等	略 号	発行年月	発 行 者
道路標識設置基準・同解説	設置基準・同解説	R2. 6	日本道路協会
道路標識構造便覧	標識構造便覧	R2. 6	〃
道路標識ハンドブック I II	標識ハンドブック	R4. 1	全国道路標識・標示業協会
道路標識ハンドブック III	標識ハンドブック	R3. 3	〃
道路デザイン指針 (案)	デザイン指針	H29. 10	国土交通省
景観に配慮した道路付属物等ガイドライン	景観ガイドライン	H29. 10	国土交通省

(3) 位置付け

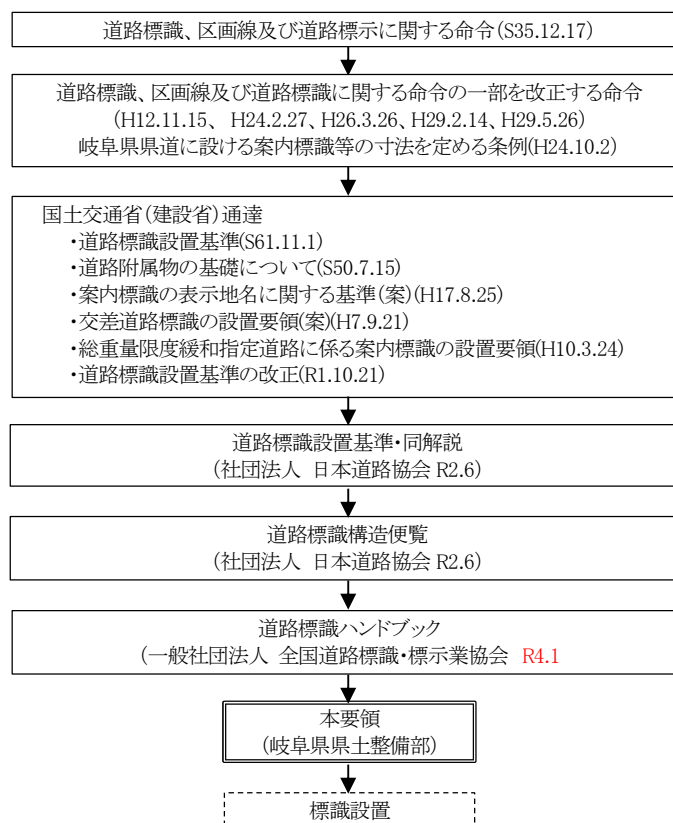


図 9.44

(4) その他

本要領は、「経路案内標識による目標地の案内方法の方針(案)」(平成18年11月29日 中部ブロック道路標識適正化委員会岐阜県部会)(以下「方針」という)を反映させている。

2. 道路標識の設置体系

(1) 道路標識の分類

道路標識は、各種標識の機能に応じ図 9. 45 のように分類される。

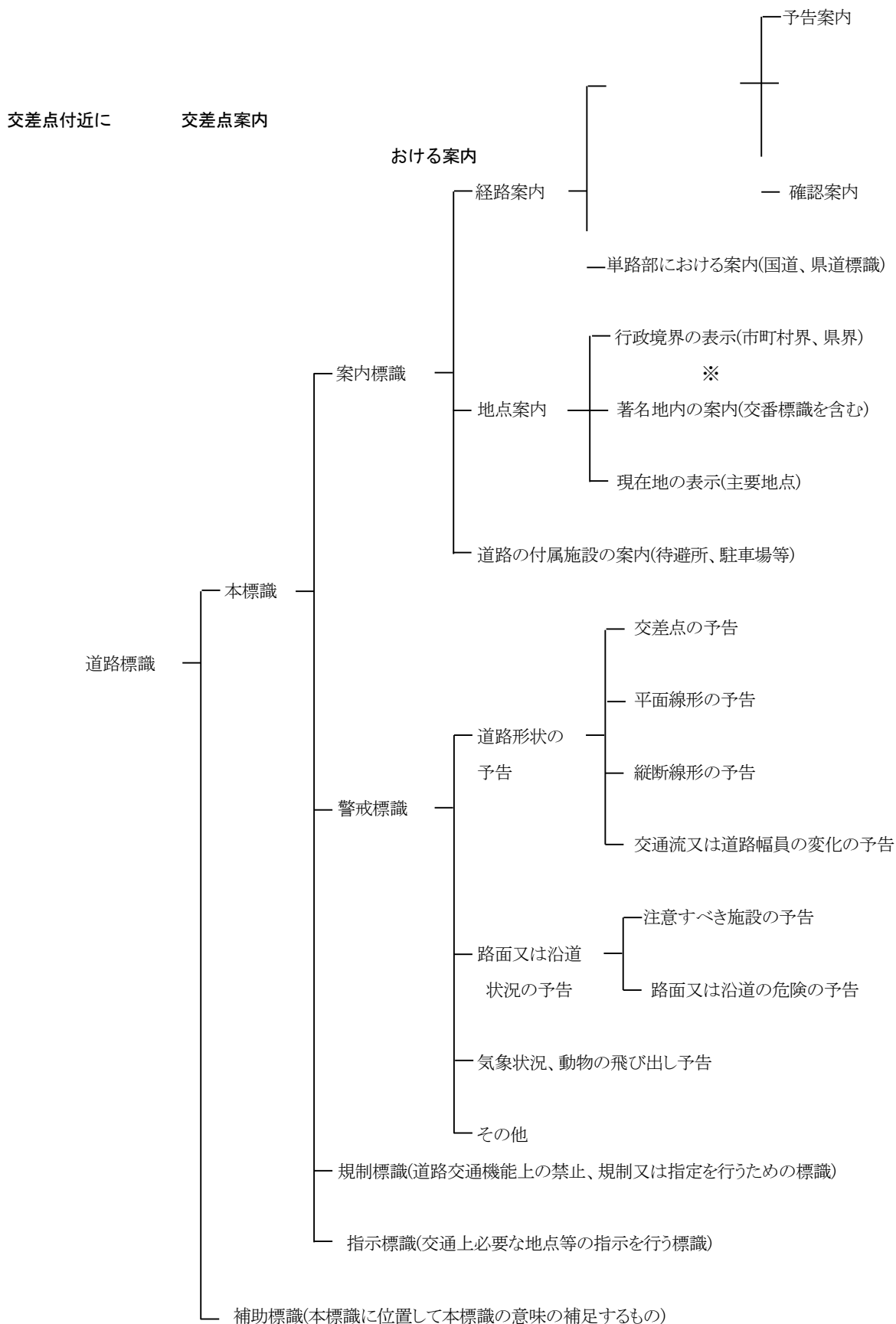


図 9. 45 道路標識の分類

① 案内標識

道路利用者に目的地や通過地の方向及び距離を示し道路上の位置を教示し、あるいは旅行者の利便のため道路の付属施設の案内を行う標識

② 警戒標識

主として運転者に対して、道路上及びその沿道における運転上の危険又は注意すべき状態を予告し、注意深い運転を促すために設置する標識

③ 規制標識

道路交通機能上の禁止、制限又は指定を行うための標識

④ 指示標識

交通上必要な地点等の指示を行う標識

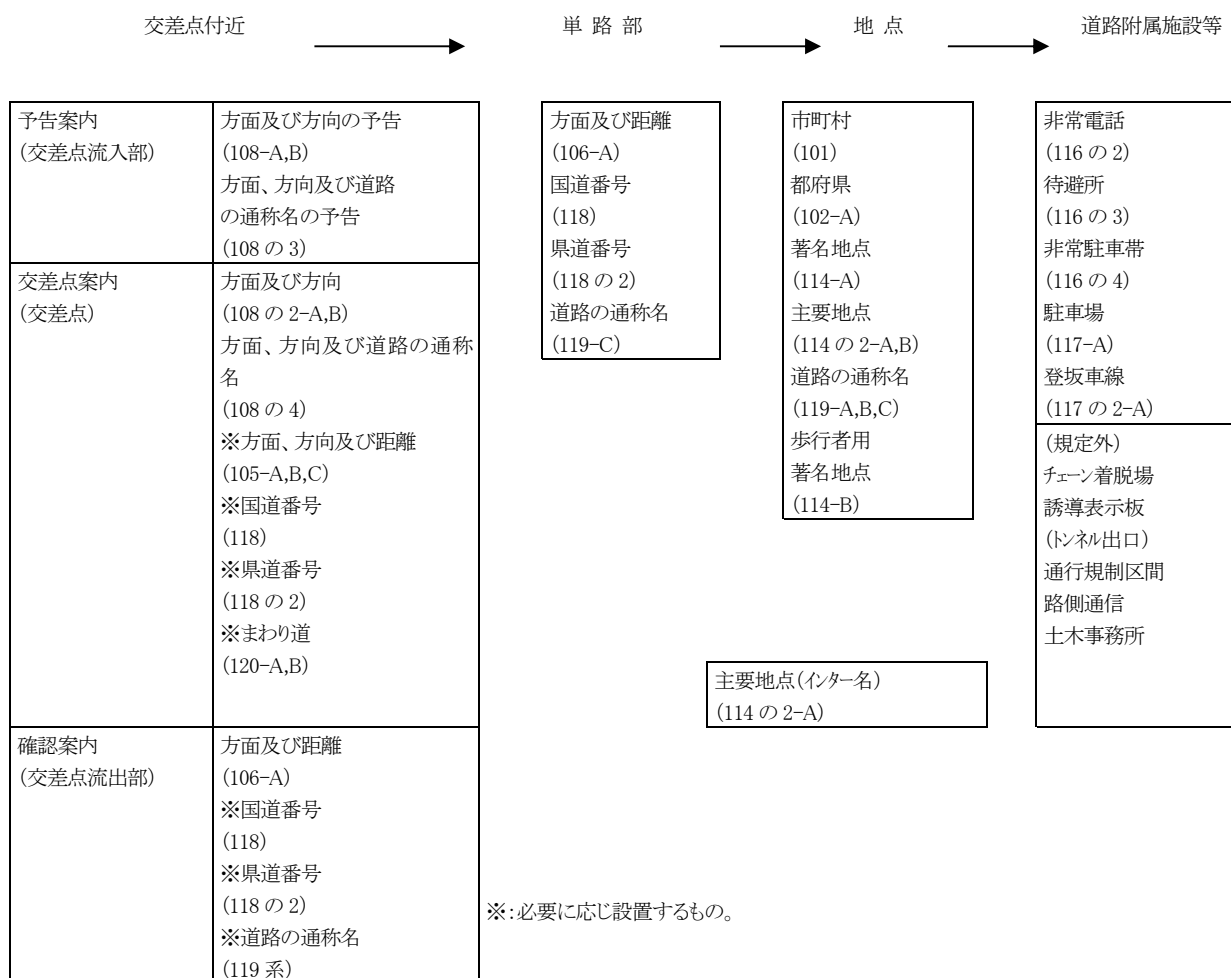
(その大部分は公安委員会の設置に係わるもの)

※著名地点の案内:著名地点および著名地点への分岐部において必要がある場合に設置するものであり、必要に応じて公共施設等の形状等を表す記号(シンボルマーク)を表示してもよい。また、公共(的)施設には交番、駐在所を加える。

(2) 案内標識の設置体系

案内標識は、道路利用者に対し、目的地の方面、方向、距離、現在地、道路の附属施設等を案内するものであり、当該道路及び交差道路の種類に応じて標識の体系的な整備を図ることが重要である。表 9. に案内標識の設置体系を示す。

表 9.8 案内標識の設置体系



(3) 道路の分類(「方針」)

主要幹線道路

主として地方生活圏及び大都市圏内の骨格となると共に、高速自動車国道を補完して生活圏相互を連絡する道路をいう

- ①一般国道であること
 - ②路線長が 30km 以上
 - ③交通量が下記規定量以上(路線の大半の区間で)
 - ④重要地1かつ主要地2以上の都市を有していること
- 上記4条件を全て満たすものと、同等と判断されるもの
- ・交通量規定は、圏域人口の 1/50 台(12h)
(圏域人口が50万人なら 10, 000台/12h以上となる)

幹線道路

地方部にあっては、主として地方生活圏内の二次生活圏の骨格となるとともに、主要幹線道路を補完して、二次生活圏相互を連絡する道路をいう。

都市部にあっては、その骨格及び近隣住区の外郭となる道路をいう

a.一般国道の場合

- ①主要幹線以外の国道及び国道の一部区間
 - ②交通量が下記規定量以上の区間が10km以上連続する路線及び国道区間
- ・交通量規定は、圏域人口の 1/100 台(12h)
(圏域人口が50万人なら 5000台/12h以上となる)

b.主要地方道の場合

- ①主要地方道及びその一部区間
 - ②交通量が下記規定量以上の区間が5km以上連続する路線及び区間
- ・交通量規定は、圏域人口の 1/50 台(12h)

国道、及び主要地方道それぞれで上記の条件を満たすもの、又は同等と判断されるもの

※連続区間での評価

右図は郡上市八幡町の国道路線の概略図である。ここで国道256号の国道156号交差点から国道472号交差までの区間(A区間)は 2km であるが、交通量の規定を満たしている。国道256号のこの先(B区間)は、道が狭く交通量の規定を満たしていない。国道472号はそれより先 30km 区間(C区間)で交通量の規定を満たしており「幹線道路」と評価されている。この時、A と C の区間を連続区間と判断し、国道256号の A の区間も幹線道路と評価する。

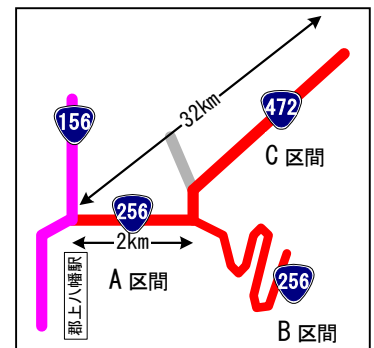


図 9. 46

補助幹線道路

主要幹線道路、幹線道路以外の国道、主要地方道、一般県道をいう。

表 9. 9

圏域	人口	1/50	1/100
岐阜	8 0 万人	16,000	8,000
西濃	3 9 万人	7,800	3,900
中濃	3 8 万人	7,600	3,800
東濃	3 6 万人	7,200	3,600
飛騨	1 6 万人	3,200	1,600

【説明】

- ・飛騨圏域等山間部の道路と都市部の道路とでは交通量と道路の重要性が相関しないため、圏域人口により評価を変えることとした。

圏域毎のおよその人口と、その交通量規定の台数

これによって、岐阜県内の路線を評価すると以下のようになる。

表 9.10

主要幹線道路	19号 22号 21号 41号 各全線 156号(岐南町～郡上市白鳥町) 258号(条件②④が満たされないが、同等と判断される) 158号(高山市清見町夏厩～高山市奥飛騨温泉郷平湯インター)
幹線道路 国道分	156号(郡上市白鳥町向小駄良～郡上市高鷲町蛭ヶ野) (高山市荘川町野野俣～富山県境) 157号(本巣市三橋～岐阜市茜部) 158号(高山市荘川町牧戸～清見町夏厩) 248号 全線 256号(岐阜市徹明町～山県市中洞)(郡上市八幡町島谷付近) (下呂市金山町岩瀬～下妙見町)(中津川市加子母万賀～下野) 257号(恵那市岩村町上町～正家)(中津川市苗木～下呂市小川) (高山市清美町大原～檜谷) 303号(本巣市三橋～揖斐川町西横山) 360号(飛騨市宮川町林～河合町元田) 363号(土岐市鶴里～恵那市岩村町一色) 365号 全線 417号(大垣市河間町～揖斐川町三輪) 418号(美濃加茂市蜂屋～関市広見)(関市栄町～山県市中洞) 471号(飛騨市宮川町落合～古川町野口)(神岡町船津～高山市平湯インター) 472号 全線
幹線道路 主要地方道分	1号 岐阜南濃線 (岐阜市城東通～宇佐)(岐阜市藪田～羽島市足近町) 15号 名古屋多治見線 (愛知県境～多治見市平和町) 17号 江南関線 (各務原市愛岐大橋～三ツ池町) 18号 大垣一宮線 (大垣市河間～羽島市江吉良町) 19号 土岐足助線 (土岐市泉池ノ上～妻木町) 20号 瑞浪大野瀬線 (瑞浪市市原～大川) 23号 北方多度線 (本巣市真桑～瑞穂市穂積)(大垣市墨俣町上宿～海津市油島) 27号 春日井各務原線 (各務原市犬山橋～鵜沼東町) 30号 羽島養老線 (羽島市堀津～大垣市横曽根) 31号 岐阜垂井線 (岐阜市六条福寿～大垣市旭町)(大垣市船町～垂井町綾戸口) 50号 大垣環状線 (全線) 53号 岐阜関ヶ原線 (大野町揖斐川大橋～池田町八幡) 58号 関金山線 (関市旭ヶ丘～関市中之保)(下呂市金山町袋坂～井尻) 64号 可児金山線 (可児市田白～川辺町福島) 66号 多治見恵那線 (多治見市上町～土岐市駄知町)(恵那市三郷～恵那市長島) 73号 高山清見線 (高山市冬頭町～清見町檜谷) 77号 岐阜環状線 (岐阜市藪田～福光) 84号 土岐可児線 (可児市今渡～下切) 94号 岐阜美濃線 (関市武芸川町跡部～美濃市松森)
補助幹線道路	主要幹線道路、幹線道路以外の国道、主要地方道、一般県道

注) 下線のある区間は、連続区間で評価された区間

※ 路線条件は圏域ごとの必要性で見直しが必要な為、定期的に見直しを行う必要がある。

(4)目標地の選定(「方針」)

地名方式による経路案内に用いる目標地は、地域と地点を対象としたもので、以下に示す基準地、重要地、主要地、一般地の4種類を基本とする。しかしながら、それぞれの細かい地域的な案内を行う場合、案内目標地が不足するため、各地域の中のみで案内を行う特例地についても選定する。これらの目標地については以下の内容で選定を行い、岐阜県全体のリストに登録を行う。また、このリストについては定期的な見直しを行うこととする。

また、実際の標識整備上問題がある場合などは、全県で統一した運用を図るため「岐阜県道路標識改善対策協議会」等にて調整を行う。

1.基準地

岐阜県の案内目標地全体の基準となる目標地として、基準地を選定する。この条件は

- ①県庁所在地 ＝ 岐阜

とする

2.重要地

経路案内上最も重要な目標地を選定する。県内で3～5箇所程度を目安とし、主要幹線の第1目標地となる。

- ① 県庁所在地（基準地条件と重複）
② 政令指定都市
③ 地方生活圏の中心都市 :2-1 項前述

条件は以上。条件に合わせた選定を以下に示す。

① 県庁所在地	岐阜
② 政令指定都市	なし
③ 地方生活圏の中心都市(1地方生活圏に1ヶ所)	岐阜 高山 大垣 美濃加茂 多治見

3.主要地

経路案内上の主要な目標地を選定する。県内で20箇所程度を目安とし、主要幹線の第2目標地となる。

- ① 二次生活圏の中心となる市

【説明】2-1 項前述の通り、合併新市は全てこの条件

- ② 主要幹線道路が交差する結節点を有する市

【説明】基本的には町村は含まないが、道路ネットワークを考慮して選定も可

- ③ その他著名な史跡、名勝地等

【説明】世界遺産など広域的に案内する必要がある著名地点とする

- ④ 特異な地理的条件のため案内が必要な市、町、村、地名

【説明】半島の先端などの地理的な条件により自治体名よりも地名を表示することが適当である場合

条件に合わせた選定を以下に示す。

表 9.11

① 二次生活圏の中心となる市	各務原 瑞穂 山県 本巣 羽島 海津 可児 関 美濃 郡上 土岐 瑞浪 恵那 中津川 下呂 飛驒
② 主要幹線道路が交差する結節点を有する市	市は全て①で選定済みのため なし
③ その他著名な史跡、名勝地等	白川郷 関ヶ原※
④ 特異な地理的条件のため案内が必要な市、町、村、地名	岐阜県は対象地点無し

※関ヶ原は全国で非常に著名(古戦場、豪雪地域 等)

4.一般地

経路案内上の一般的な目標地を選定する。幹線道路や補助幹線の目標地となる。

① 重要地、主要地以外の全ての市、町、村

【説明】重要地、主要地に選定されなかった市町村は、全て一般地とする。

② その他沿道の著名な地名等

②-1. 主要な観光地等

・市人口の5倍以上の集客が見込まれる観光地(以下を除く)

(民間1社単独の施設、見込み客100万人以下の神社仏閣、道の駅、祭り等一定の時期だけの観光客のみが多い場所)

【説明】市の人口の5倍以上の集客が見込まれる観光地は、その地域で重要な観光地だと想定される。しかし、下の()で示す地点は案内が不適当なため除外する。また、世界遺産クラスについては主要地とすることとした。

②-2. 道路名等

・高速道路名及びインターチェンジ名

【説明】高速道路の道路名称(略称)及びインターチェンジ名。また、一般有料道路や高規格道路の内、路線誘導上の必要なものを選定する。

②-3. 主要な交通結節点

・新幹線停車駅

・高速バスのターミナル(新市の中心部の駅等を除く)

【説明】新幹線駅は岐阜県内では「岐阜羽島」のみ。また遠方の大都市よりの高速バスのターミナルを選定する。通常新市の中心部の駅に隣接することが多くそれらについては選定不要。岐阜県内は「平湯」のみ、他は新市の中心部の駅となる。

②-4. 旧自治体名(字名)等

・合併市町村でその地名が新市の大字として残る地名のうち以下のもの

a. 国道及び主要地方道方向で県境に位置する旧市町村

b. 幹線以上の国道同士の交差点がある旧市町村

c. 飛び地合併の旧町村及びその市内間で国道や県道が直結していない旧町村

【説明】合併する市町村のうち、その名称が新市の大字として残る地名が対象となる。大字等で地名が残らない市町村名は、道路地図等で認識できず、利用者に混乱を与えると想定される。また、その大字が新市の中心部となる場合は、新市の名称を案内目標地として使用するため、通常は使用しない。

それらの内、他県にまで延長されている国道や主要地方道の県境に当たる旧市町村は、今までその路線の経由地として案内されており、知名度が比較的高いと考えられる。また、旧市町村で国道同士の交差点がある場合も、国道を乗り換えするドライバーにとっての目標地となると考えられる。

また、飛び地の合併や、主要な幹線で市内間通行が出来ない地域などで、実質的な飛び地になっている旧町村については、そこへの案内は必ず市外からの案内になる為、通常の案内目標地として使用する必要がある。

条件に合わせた選定を以下に示す。

表 9.12

① 重要地、主要地以外の全ての市、町、村	揖斐川 岐南 笠松 北方 養老 垂井 神戸 輪之内 安八 池田 大野 坂祝 富加 川辺 七宗 八百津 白川(町) 東白川 御嵩
②-1 主要な観光地等	河川環境楽園 淡墨桜 国営木曽三川公園 お千代保稲荷 谷汲山 郡上八幡 ひるがの高原 めいほう高原 恵那峡 馬籠宿 下呂温泉 新徳高 奥飛騨温泉郷 飛騨古川
②-2 道路名等	名神 岐阜羽島IC 安八スマートIC 大垣IC 養老 SA スマートIC 関ヶ原IC 中央道 多治見IC 土岐IC 瑞浪IC 恵那IC 中津川IC 東海北陸道 岐阜各務原IC 関IC 美濃IC 美並IC 郡上八幡IC ぎふ大和IC 白鳥IC 高鷲IC ひるがの SA スマートIC 荘川IC 飛騨清見IC 白川郷IC

②-2 道路名等	東海環状道 土岐南多治見 IC 五斗蔭 PA スマート IC 可児御嵩 IC 美濃加茂 IC 富加関 IC 関広見 IC 岐阜三輪 PA スマート IC 山県 IC 大野神戸 IC 大垣西 IC 養老 IC 中部縦貫道 平湯 IC 高山 IC 高山西 IC 白鳥西 IC
②-3 主要な交通結節点	岐阜羽島駅 平湯
②-4 旧自治体名等	根尾 上石津 南濃 坂内 白鳥 上矢作 山口 岩村 金山 萩原 高根 上宝 荘川 神岡 河合 宮川 明智 串原 川島 墨俣 洞戸 兼山 ^{H18}

5.特例地

経路案内上の目標地のうち、案内される地域内で特例的に案内される目標地を選定する。従来も一般地まで案内しきれない路線等で、地域独自の表示が行われているが、案内標識の信頼性を保つ為に県内で統一した規準にて選定し、案内レベルの均一化を図ることとする。

① 沿道の著名な地点

- ・年間100万人以上の集客の見込まれる神社仏閣
- ・県立以上の公園
- ・市人口の1倍以上の集客が見込まれる観光地(以下を除く)
(民間1社単独の施設、見込み客100万人以下の神社仏閣、道の駅、祭り等
一定の時期だけの観光客のみが多い場所)

【説明】市の人口の1倍以上の集客が見込まれる観光地は、その市にとって重要な観光地だと想定される。しかし、下の()で示す地点は案内が不適当なため除外する。

② 主要な駅

- ・新市の中心駅
- ・乗降客5,000人/日以上駅

【説明】新市の中心となる駅は、通常 駅名＝市名 となるケースが多いが、異なる場合は乗降客数、立地条件等を考慮して選定する。
乗降客数による選定はJR、その他の私鉄全ての駅のうちから選定する。
(5,000 人/日以上はバリアフリーの指定がされているためこの数字とした)

③ 主要な道路結節点

- ・主要幹線、幹線同士以上の交差点(他で選定される市町村字の中心部は除外)
- ・環状線における通行の目安となる交差点

【説明】主要な幹線の交差点を選定する。前述の道路の分類で分類された路線同士の交差点が対象。また、岐阜、大垣については環状線が果たす役割を有効にするため、環状線上の交差点及び環状線内外の方向の目安となる交差点を選定する。

④ 合併市町村の旧名称

- ・合併市町村でその地名が新市の大字として残る地名
(一般地に設定されるものを除く)
- ・その大字の中心部の代表施設

【説明】合併市町村で旧名称が新市の大字として残る地名については全て対象とする。また、その字の中心部へ誘導する必要がある場合にはその代表字名を選定する。

⑤ 主要な字名

- ・合併市町村でその地名が新市の大字として残らない場合の旧市町村の中心部の代表字大字名

【説明】合併市町村で旧名称が新市の大字として残らない場合は通常他の目標地にて代替を検討するが、それらが無い場合旧市町村の中心部の字を使用することも可とする。

⑥ 主要な橋名

- ・岐阜市内で長良川を渡る橋

【説明】岐阜市内で長良川を渡る橋は、市内の有力な目標地となる。

⑦ 交通の経由地の目安となる峠名

- ・国道以上の道路で県境の峠
- ・国道以上の道路にあり、冬季通行止めとなる峠

【説明】飛騨圏域や奥美濃は山間地であり、各所に交通の障害となる峠がある。それらを交通の経由地として案内することにより、道路利用者にその先の道路状況を認知してもらうことが出来る。冬季通行止めの峠については、その旨を補助標識等で表示必要。

⑧ 山間地にて通過交通に不適当な道路を案内する地点名

- ・国道、県道等の行き止まり部にあたる地点名
- ・国道、県道の一部の区間で大型車の通行が不適当な場合その手前の字名

【説明】県内全域の山間地では、通過交通が不可、又は困難な道路が多数ある。それらの道路は、その区間の先を案内することが不適当であるため、手前の字名等を案内することが妥当となる。それらの道路が全線で外来ドライバーの使用が不適当なケースでは元々その道路を案内する必要がない。したがって、目標地として使うケースはその地点に外来者を誘導する施設等があるか、その地点を経由して別方向への通過交通を誘導することがある場合となり、それらの条件を考慮した上で案内を行う。別途指定路線をリストアップする。

⑨ 合併新市のサイン計画等により誘導を行う地点名

【説明】合併後の新市による「サイン計画」等の道路誘導計画が提示された場合、それらの必要性を検討し特例地として選定する。(新市の意向が不明なため、合併終了後1、2年経過したのち特例地の見直しを計画する必要もある)

⑩ 災害時に重要となる施設名

【説明】緊急輸送道路計画に位置づける防災拠点のうち、道路案内標識で案内すべき拠点を一般者の利用状況や防災拠点が有する機能等を考慮して選定した施設。

上記条件にて選定した結果は、表 9.13 特例地選定結果に示す。経路案内上の目標地のうち、案内される地域内で特例的に案内される目標地を選定する。従来も一般地ままで案内しきれない路線等で、地域独自の表示が行われているが、案内標識の信頼性を保つ為に県内で統一した規準にて選定し、案内レベルの均一化を図ることとする。

表 9.13 特例地選定結果

①沿道の著名な地点	岐阜城 世界イベント村ぎふ 柳ヶ瀬 伊自良湖 岐阜県庁 養老公園 伊吹山 徳山ダム 揖斐高原 百年公園 ふどうの森 中池公園 大矢田もみじ谷 日本昭和村 花フェスタ記念公園 鬼岩温泉 瑞浪市民公園 かさはら潮見の森 岩村城址 日本大正村 根の上高原 夕森公園 付知峡 南飛騨健康増進センター 東仙峡金山湖 横谷峡四つの滝 小坂温泉郷 濁河温泉 巖立峡がんだて公園 高山陣屋 野麦峠 荘川桜 臥龍桜 乗鞍スカイライン 宇津江四十八滝 白川郷合掌造り集落 御母衣湖 平瀬温泉 白山白川郷ホワイトロード 奥飛騨流葉教河県立自然公園
②主要な駅	JR 岐阜駅 穂積駅 名鉄岐阜駅 西岐阜駅 笠松駅 新鵜沼駅 大垣駅 垂井駅 関駅 美濃市駅 郡上八幡駅 美濃太田駅 可児駅 新可児駅 西可児駅 多治見駅 土岐市駅 瑞浪駅 恵那駅 中津川駅 下呂駅 飛騨萩原駅 高山駅 飛騨古川駅
③主要な道路結節点	鵜沼 長良 茜部本郷 藪田 北一色 日野インター 北島 福光 岐南インター 和合インター 楽田 河間 桧 綾野 築捨町5 小泉町 小屋名 山田 小瀬6番町 平和通6 栄町 栄町4 倉知西 旭が丘3 高野 下松森 新太田橋 太田本町4 太田町 中恵土 住吉南 音羽 大富 泉池ノ上 下石 陶(大川) 市原 帯雲橋 井尻 下妙見町 朝霧橋 上岡本町 牧戸 三日町 大原 町方 野口

④合併市町村の旧名称	柳津 平田 春日 武芸川 板取 上之保 美並 大和 明宝 和良 高鷲 笠原 山岡 蛭川 福岡 付知 加子母 坂下 川上 小坂 馬瀬 久々野 朝日 丹生川 清見 国府 一之宮(旧宮村) (旧町村名の支所又は振興事務所、駅などは中心部を示す場合にのみ使用することが出来る)
⑤主要な字名	谷合(美山) 代替の無い旧町村 巢南 糸貫 真正 美山 久瀬 藤橋 徳山 武儀 他で代替する旧町村 伊自良(伊自良湖)
⑥主要な橋名	藍川橋 千鳥橋 鵜飼い大橋 長良橋 金華橋 忠節橋 大縄場大橋 鏡島大橋 河渡橋
⑦交通の経由地の目安となる峠名	温見峠 油坂峠 長峰峠 安房峠 美女峠 天生峠 檜峠
⑧山間地にて通過交通に不適當な道路を案内する地点名	神崎 柿野 上大須 時山 明神湖 横蔵寺 塚 美束 古屋 小津 高科 轡野 見坂峠 河鹿 六ノ里 石徹白 古道 粥川 切立 寒水 鹿倉 高畑 小那比 洲河 鷲見 土京 三和 久田見 佐見 切井 黒川 日吉 大沢 市之倉 妻木 鶴里 駄知 曾木 大湫 飯地 三郷 中野方 中沢 阿木 川上 新田 乗政 白草山 濁河 湯屋 門和佐 あららぎ湖 川上 国立乗鞍青少年交流の家 白山公園 一色 胡桃島 飛騨エアパーク 鼠餅 打保 稲越 月ヶ瀬
⑨合併新市のサイン計画等により誘導を行う地点名	
⑩災害時に重要となる施設名	岐阜北警察署 岐阜中警察署 岐阜南警察署 岐阜羽島警察署 各務原警察署 北方警察署 山県警察署 大垣警察署 海津警察署 養老警察署 垂井警察署 揖斐警察署 関警察署 郡上警察署 加茂警察署 可児警察署 多治見警察署 中津川警察署 恵那警察署 下呂警察署 高山警察署 飛騨警察署 岐阜県総合医療センター 岐阜大学医学部附属病院 岐阜メモリアルセンター 国際たくみアカデミー まきがね公園 飛騨エアパーク 飛騨・世界生活文化センター 美濃加茂SA 養老SA ひるがの高原SA ぎふ大和PA 川島PA 五斗蒔PA 岐阜三輪PA 道の駅

(5) 表示方法の方針

経路案内標識は前述の、基準値、重要地、主要地、一般地、特例地 を 路線の方向先に合わせて適切に選択して表示を行う。以下にその表示方法に関する方針を述べる。

この時の考え方は以下の通りである。

- ・経路案内標識を必要とするドライバーは主に外来者であり、その外来者の使い勝手を考慮する。
- ・案内目標地は、連続性を維持する必要があるため、「路線の先で連続して案内できる地名」を選定する。
よって、道路ネットワークの先を想定して表示地名を選定する必要がある。
- ・県内の経路案内標識においては、基本的に前述のリストに示された目標地以外を表示することはしない。
- ・選定地名や表示方針について、問題点が生じた場合は、「岐阜県道路標識改善対策協議会」にて調整をはかる。

また、この方針にて、県内の路線の案内方向を「岐阜県内路線別案内方向についての方針」別紙の表にまとめる。この内容は岐阜県内の各道路管理者で情報を共有し、道路標識の案内表示内容の整合や連続性の維持に役立てることとする。従って、今後の標識整備はこの表を参考に案内目標地を選定することが必要となる。

それぞれの表示に対する方針は次ページ以降の表に示す。

(参照図については表の後にまとめた)

表 9.14

分類	タイトル	基本の表示方針																		
1 基本 板面 の 表示 方法	①表示地名数 (設置基準の見直し)	基本的に、交差点案内標識は108系、交差点の確認、及び方向の確認には106系の標識を用い ・直進方向に第1、第2目標地の2地名表示 ・右左折方向に 第1目標地の1地名表示 を行う (図 11.4 参照)こととする。																		
	②路線種別の選 定方針 (設置基準の見 直し)	案内目標地の選定は、路線種ごとに以下の表を基本とする <table><tr><td></td><td>重要地</td><td>主要地</td><td>一般地</td></tr><tr><td>主要幹線道路</td><td>◎</td><td>○</td><td></td></tr><tr><td>幹線道路</td><td>◎</td><td>◎</td><td>○</td></tr><tr><td>補助幹線道路</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td></tr></table> ◎:第1目標地、○:第2目標地 (図 11.4 参照) 道路の状況に合わせて、運用はこれ以降に述べる方針にて評価・検討を行う。					重要地	主要地	一般地	主要幹線道路	◎	○		幹線道路	◎	◎	○	補助幹線道路	◎	◎
	重要地	主要地	一般地																	
主要幹線道路	◎	○																		
幹線道路	◎	◎	○																	
補助幹線道路	◎	◎	◎																	
2 特 例 地 の 扱 い	①特例地の表示 方法	特例地は特殊な場合に表示を行う地名であり、基本的には以下の場合に表示する a. 他に目標とすべき地名がない場合 b. 交差する2本の路線が同一方向に向かうケースで、方向を区別する必要がある場合 c. 3-①に示す特別な条件で地名ランクを上げて評価する場合 但し、市外の特例地は極力表示しないこととする d. 一般地以上の目標地がある場合でも、誘導上必要な場合は併記も行うことが出来る。 (図 11.5 参照)																		
	②特例地以下の 表示	重要地～特例地までの地名で目標とすべき地名がない場合は a. 先の交差する路線が、国道の場合は国道番号を表示しても良い b. 先の交差する路線が県道の場合は、目標地なしとする																		

分類	タイトル	基本の表示方針
2 特 例 地 の 扱 い	③字を案内する場合の方針	合併旧町村名の大字(一般地、特例地共に)やその他の字を案内する場合は、自治体名でないため「〇〇市街」といった表示は行わず、その字名の誘導となる。 字を案内する場合、目標となる字への到着を案内する必要があるため、以下の内容の表示を行う。(a.項が適用できない場合は、b.又はc.項の適用を行う) a. 誘導路線上に、大字名を含む代表施設の著名地点案内を設置する b. 該当大字の中心となる交差点名を、その大字名(又は大字を含む名称)とし、地点名標識を設置する。(その交差点名は、分かり易いように大きめの文字を用いて大型標識の腕部等に設置する) c. 該当大字の中心部に設置される大型標識に大きめの住所表示標識を設置する(15cm 文字以上のサイズ、ローマ字併記の512標識) また、大字が広く、大字にて中心部方向への誘導がなじまない場合は、暫定的にその大字名を含む支所名や駅名にて誘導することも出来る。
	④著名観光地	著名観光地(一般地以上に選定された観光地)については、路線の有力な目標地となる場合に誘導を行う。 【説明】主要な通過交通の路線など、その路線に先の主要な目標地(重要地、主要地)があれば積極的に誘導することは必要ない。
	⑤誘導不適区間の扱い	大型車通行不適や季節による通行止めなどの、誘導不適区間については a. 誘導不適区間の手前特例地 b. 特例地が不適な場合は、手前で交差する路線の目標地 c. 該当特例地以降は、峠名又は一般車が通過できる場合は通過先目標地 を表示する(図 9.51 参照) また、該当路線が国道で、かつ何らかの規制がかかる場合は、早めに補助標識などで規制内容を案内する。 【説明】誘導不適区間は、完全に通行できない区間ではないが、外来車を誘導するには何らかの問題がある区間であり、単純に通過先の目標地を表示することはしない。誘導不適区間の手前までの案内とすることを基本として、路線の状況を反映した表示を検討する。
	⑥橋名の案内	岐阜市内で長良川を渡る橋については、市内の目標地として特例地に選定されている。これらについては、岐阜市内の誘導時に用いることとする。
	⑦特例地の表示方法	特例地の表示方法は、一般地以上の地名の表示方法と同じとするが、地点名を表わすものについては、以下の方法を用いても可とする。 (現状表示されているものは、連続性を考慮し、案内経路内で表示形式が変わらないようにすることも可。) 著名地点、駅名、橋名、峠名:白地に青文字表示 表示例 1  2  *一般地の著名地点についても同様な表記を行っても良い

分類	タイトル	基本の表示方針
3 路線毎の運用	①地名ランクの特別評価	重要地、主要地、一般地、特例地の地名ランクについて、案内を行う路線ごとに、 a. 路線の起終点部にある地名は1ランクアップ b. 県境にある地名は1ランクアップ c. 同格の路線の分岐地名は1ランクアップ d. 上位路線と交差する地点の地名は1ランクアップ して、評価選定を行う。 【説明】路線の性格を案内標識に反映する為にこの評価を行う。この選定は、対象となる路線単独の評価であり、全体の地名ランクが変更になるわけではない。 【例】国道 21 号は主要幹線である。この路線上の起点「土岐」は、主要地であるが、国道 21 号上の案内では、重要地扱いとする。
	②起終点部の案内（設置基準の見直し）	路線の起終点部では、 a. 路線の起終点部の地名を第1目標地とする b. 起終点部で交差する上位路線の延伸方向の次の目標地を第2目標地とする c. 起終点部に地名が無い時は上位路線に準ずる こととする（図 9.49 参照） * 先の分岐路線経由の目的地を示す場合は道路番号マークを併記する。
	③同格な路線の分岐	同格の路線同士が重複する場合 又は、路線の先で同格路線と分岐する路線の場合は a. 分岐する地点の地名 b. 両方の路線の目標地から選定を行うが、その場合は分岐交通量、分岐先地名ランクを考慮し選定を行う。 とする（図 9.50 参照） （路線が同格である評価は別途行う） 【例】国道 156 号、158 号は同格の幹線である。この路線は「荘川」で分岐し「白川郷」と「高山市街」に別れる、この時は、「白川郷」「高山市街」双方から、交通量等を評価して目標地を選定しても良い。
	④上位路線との重複と交差	・ 上位路線と重複する路線は、その重複し始める交差点を仮の起終点と考えて目標地の選定を行う。（設置基準の見直し） ・ また、上位路線と交差し、その交差部より路線の性格が異なるような路線はその交差部を、仮の起終点と考えることも出来る 【説明】上位路線との重複地点は、下位路線にとっての起終点と考える（元基準）。また、上位路線との交差部より路線の性格が変わる場合も、その路線にとっての起終点と考えることが出来るため、その交差点名を①の評価で見直すことが出来る。
	⑤途中で路線評価が変わる路線	途中で路線評価が変わる路線は、その変わる地点を起終点として考える 【例】国道156号の様に途中で管轄が変わる路線。 途中から道路が細くなるなどで評価が変わるケース
4 主要幹線上の注意事項	①主要幹線と交差する路線について	主要幹線より主要な目的地（重要地、主要地、市街案内など）に分岐するルートについては、地区毎で誘導路線を想定しそれに沿って案内を行う。他のルートについては、主要幹線上から案内を行わないこととする。 上記内容により、主要幹線と交差する路線の目標地は、主要幹線の表示を考慮する必要がある。 【説明】主要幹線は道に不案内な外来ドライバーが優先して使用する路線である。この路線上で分岐先を案内する場合は、たとえ方向が合っていたとしても、外来ドライバーに不適当な通過路線にて誘導することは好ましくない。そのため、誘導すべき路線を選定し、それ以外の路線では案内を行わないほうが利用者にわかり易い案内となる。 【例】岐阜市内の国道 21 号上での「岐阜市街」「羽島」案内は、誘導ルートを検討して表示する必要がある。

分類	タイトル	基本の表示方針
5 市 中 で の 案 内	①市街地の誘導	市が大きくなっている為、市の周辺部より市の中心部方向へは - 市境界より市の中心部まで20km以上ある場合は、「〇〇市街」の誘導を行う 「〇〇市街」の誘導を行う場合は、市の中心となる駅や市役所まで、連続して誘導を行うこととする また、その案内は、以下に示す市街地域まで「〇〇市街」と表示し、市街地域内では市内の主要目標地(市役所、駅など)を表示する。 市街地域の考え方 - 岐阜市、大垣市については想定した環状線の内側 - 市の中心部の環状線を仮に想定した場合の、その内側
	②特殊な市街地表現	以下の新市中心部については、「〇〇市街」とは表示せず、以下の表現とする - 郡上八幡 - 飛騨古川 - 下呂温泉
	③市周辺部を通過する路線	市周辺部を通過する路線は、その路線に交差する幹線道路経由で市の中心部に直接誘導できる場合は、その該当市を案内する。しかし、市の中心部に対して、複雑な誘導が必要な場合は、經由市町村として表示はしない。
	④環状線での案内	岐阜、大垣などの環状線がある都市では、環状線の機能を有効的に活用することにより、市街地における交通の安全性・円滑化を図ることを目的として、以下のルールを適用する(図 9.52 参照) ー通過交通の誘導ー - 環状線の内側に向かっては、市街の中心部を通過した先の目標地を案内しない。中心市街地から外に向かっては、外側の目標地を案内する。 ー内部への誘導ー - 環状線の内側には、主要な目標地を選定し、その目標地への最適な誘導ルートを設定し、そのルートに沿った案内を行なう。 ー外からの案内ー - 環状線の外から中心方向に進行する路線は、環状線まで[〇〇市街]を案内し、環状線からは主要な目標地名で案内を行なう。 ー環状線方向ー - 環状線の方角については、2地名の案内を行なうこととし、次とその次の主要交差点の外側目標地を優先的に選定する。 (しかし、環状線内部の主要な目標地への誘導に必要な場合は、追加または変更を考慮する) ー環状線の表示ー - 環状線の路線においては、案内標識の方向を示す矢印に路線の通称名を表示し環状線であることを明示する。 注)環状線については、以下の地名などを事前に設定する - 環状線を構成する路線 - 環状線内側の中心部目標地 - 中心部より外側に向かう主要路線 - 環状線と主要路線が交差する主要交差点
	⑤高速道路の案内	高速道路を案内する場合、インターのある市(大字)内ではそのインター名表示を行う。市外から案内する必要がある場合は、高速道路名を表示することとする。 (インターが市の境界近くにある場合の隣市については市内に準ずる) また、インター名は略さないことを前提とする。 高速道路番号(「高速道路ナンバリングの導入について」(平成 29 年 2 月 14 日付け国道企第 55 号)で通知された路線番号をいう。以下同じ。)の案内を必要とする地点に、「高速道路番号(108-3)」を設置して案内するものとする。 一般道上の案内標識における 高速道路の表示方法の変更

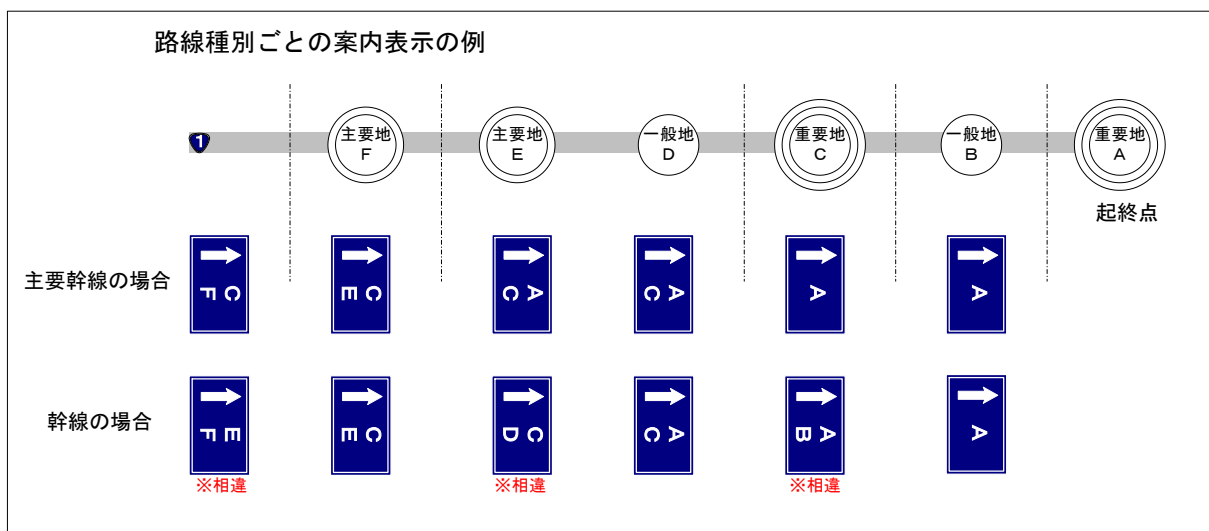


図 9. 47

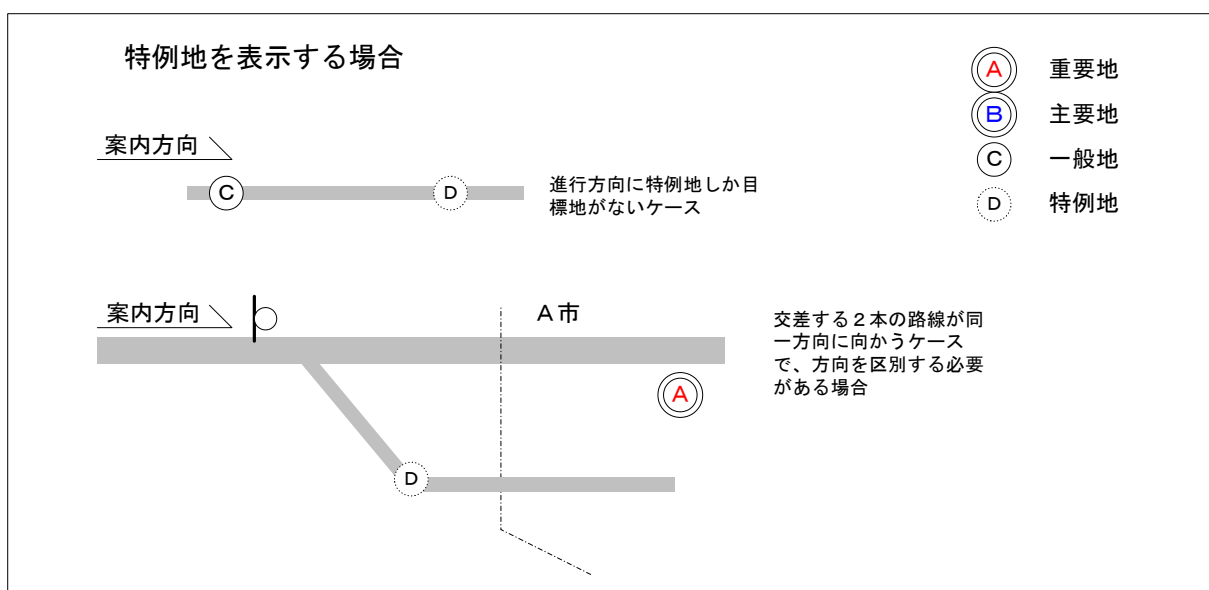


図 9. 48

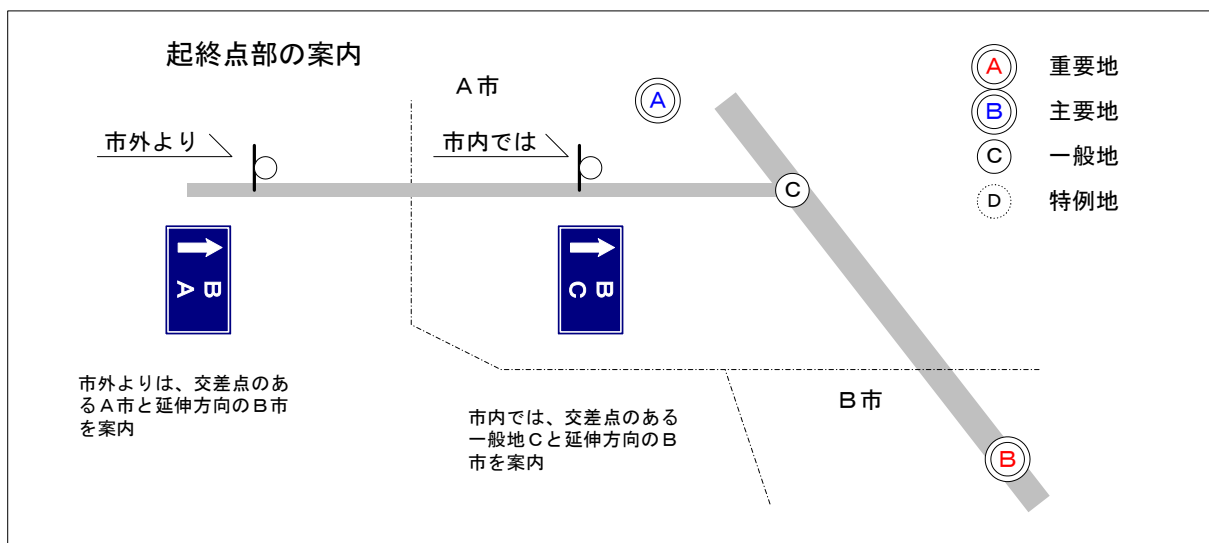


図 9. 49

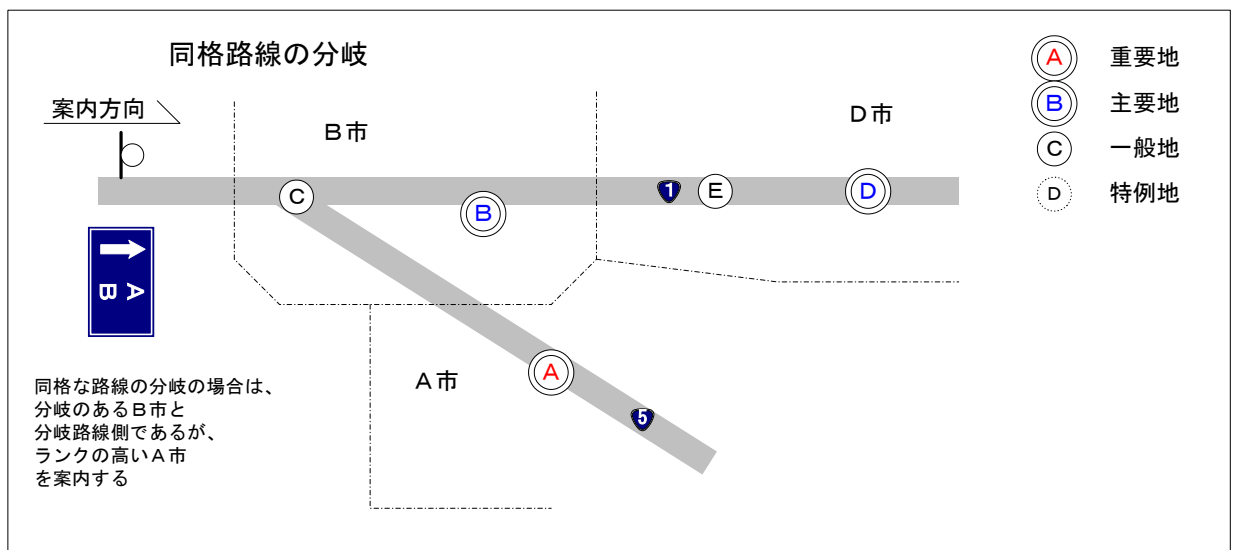


図 9. 50

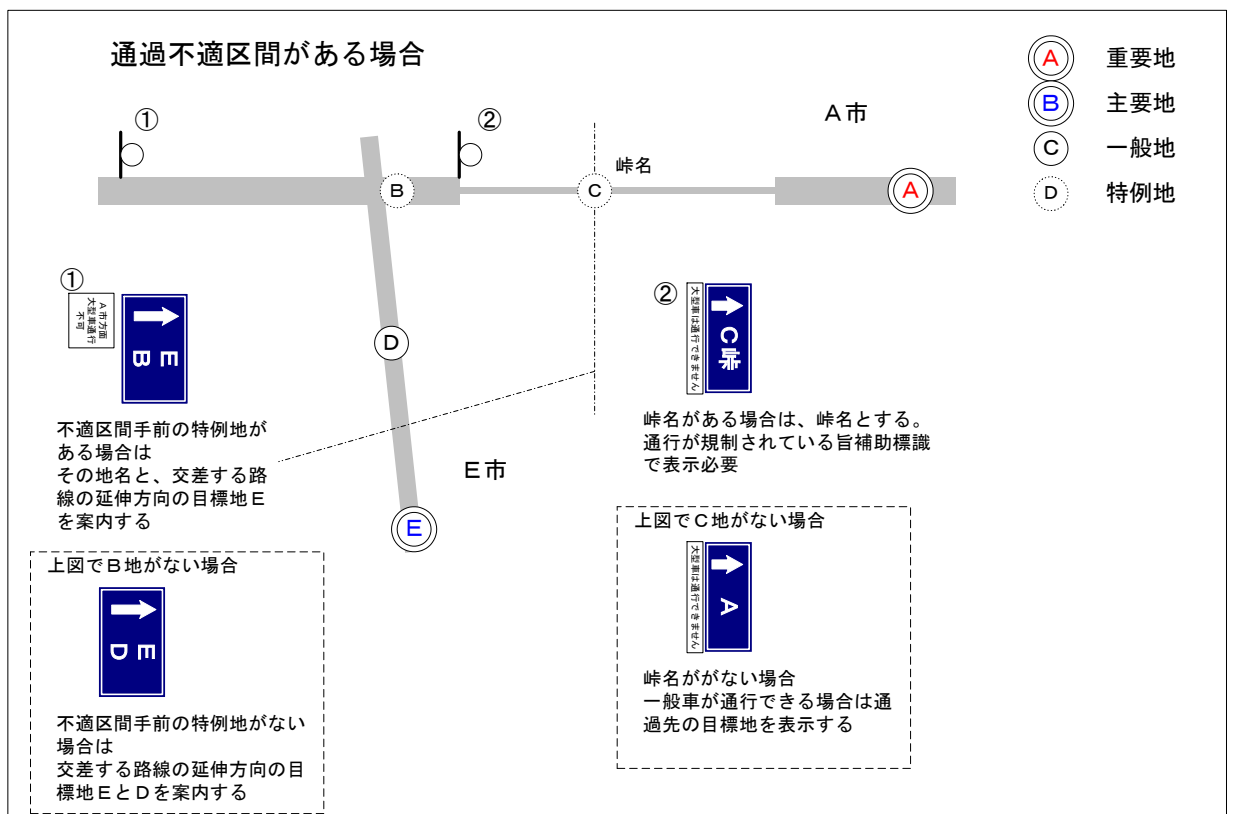
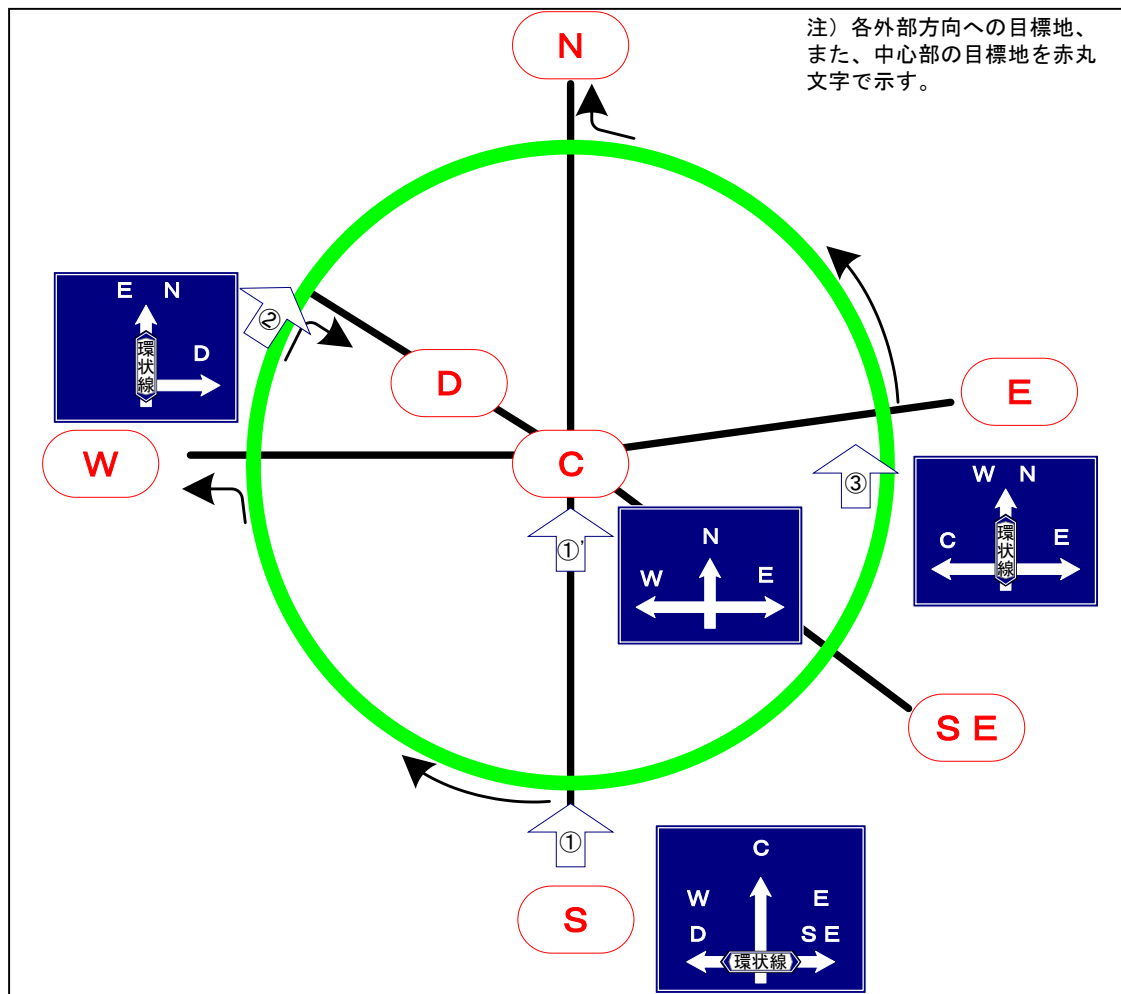


図 9. 51



案内位置	方向	説明
矢印①の位置	直進(北進)	市の中心部までは、中心部のCを案内する
	右折(東進)	次の外側目標地SEとその次の外側目標地Eとを案内する
	左折(西進)	次の外側目標地Wを表示 更にその先の内側目標地Dを案内する(市内誘導の例)
矢印①	各方向	中心部に居るドライバーには外側方向N,E,Wを案内する
矢印②	右折	内部の目標地に対して誘導を行なう(市内誘導の例)
矢印③	直進(北進)	環状線進行方向は、 次の外側目標地Nとその次の外側目標地Wとを案内する
	右折(東進)	環状線外側の目標地Eを案内する
	左折(西進)	環状線中側に対しては、内部の目標地を表示する
*いずれの案内も、環状線に対しては道路名の表示を行い、明示する		

図 9.52 環状線案内の基本ルール

(6) 英語併用表示等(設置基準・同解説 p39)

案内標識には、原則英語併用表示を行う。

なお、英語表記化については、道路標識適正化委員会において調整の上、決定するものとする。

表 9.15 英語表記 (案)

日本語	英語
〇〇駅(前・入口)	〇〇 Sta.
〇〇小学校(前)	〇〇 Elem. School
〇〇中学校(前)	〇〇 J.H. School
〇〇高等学校(前)	〇〇 High School
〇〇郵便局(前)	〇〇 Post Office
〇〇病院(前)	〇〇 Hospital
〇〇正門(前)	〇〇 Main Gate
〇〇通り	〇〇 Ave. 〇〇St. 〇〇Blvd. のいずれか
〇〇記念館(前)	〇〇 Museum
〇〇公園(前・入口)	〇〇 Park
〇〇橋	〇〇 Brg.
〇〇県庁(都・道・府)	〇〇 Pref. Office
〇〇市役所	〇〇 City Office
〇〇美術館(前)	〇〇 Art Museum
〇〇山	Mt.〇〇
〇〇川	〇〇 Riv.

また、訪日外国人の増加等への対応として、国民と訪日外国人の双方にとって分かりやすい道路標識の整備のため、「道路標識、区画線及び道路標識に関する命令の一部を改正する命令(R5.7 施行)」に基づき、規制標識(329-A、330-A)にも英語が併記されている。

(7) 公安委員会が所管する標識との関係(設置基準・同解説 p46)

道路交通法に基づくものは都道府県公安委員会が設置し、その他については当該道路の管理者が設置する。

(設置基準・同解説 p42)

表 9. 16

種類 区分	案内標識	警戒標識	規制標識	指示標識
道路管理者のみが設置するもの	全案内標識	全警戒標識	危険物積載車両通行止め、最大幅、自動車専用	
公安委員会のみが設置するもの	—	—	大型貨物自動車等通行止め、大型乗用自動車通行止め、二輪の自動車・原動機付自転車通行止め、自転車以外の軽車両通行止め、自転車通行止め、車両横断禁止、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止、追越し禁止、駐停車禁止、駐車禁止、駐車余地、時間制限駐車区間、最高速度、特定の種類の車両の最高速度、最低速度、車両通行区分、専用通行帯、路線バス等優先通行帯、進行方向別通行区分、原動機付自転車の右折方法(二段階)、原動機付自転車の右折方法(小回り)、警笛鳴らせ、警笛区間、前方優先道路、一時停止、前方優先道路・一時停止、歩行者通行止め、歩行者横断禁止	並進可、軌道敷内通行可
公安委員会及び道路管理者の両者が設置するもの	—	—	通行止め、車両通行止め、車両進入禁止、二輪の自動車以外の自動車通行止め、車両(組合せ)通行止め、指定方向外進行禁止、自転車専用、自転車及び歩行者専用、歩行者専用、一方通行、徐行、重量制限、高さ制限(最後の二種類については、公安委員会の設置するものは道路法の道路以外の道路に限る。)	規制予告

3. 道路標識の設置計画

(1) 設置の基本

① 設置場所の選定(設置基準・同解説 p57)

道路標識の設置場所の選定にあたっては、下記の事項に留意して決定するものとする。

- (a) 道路利用者の行動特性に配慮する必要がある、視認距離、判読距離、ドライバーの行動等を十分検討し、適切な場所を選定する。
- (b) 標識の視認性が妨げられないよう、道路の附属施設および道路の占用物件等の設置状況および将来の設置計画を検討のうえ、設置場所を選定する。
- (c) 沿道からの道路利用にとって障害にならない場所とする。
- (d) 必ずしも交差点付近に設置する必要のない標識は、極力交差点付近を避け、運転者の視界を妨げないよう配慮する。
- (e) その他、道路管理上支障とならないこと。

この場合の留意事項は、建築限界を侵さないこと、歩道等の有効幅員を必要以上に狭めないこと、既設の標識、信号機の視認性を妨げないこと、その他標識が損傷を受けるおそれが少ないこと等である。

② 道路標識の設置方式

表 9.17 道路標識の設置方法

構造種類	概 要 図	内 訳
路側式 (単柱型)		H=1.80m H=2.50m
片持式 (F 型)		F-1 型 ※ X=1.00m 張出長 X=2.50m
		F-2 型 ※ X=1.00m 張出長 X=2.50m
片持式 (T 型)		張出長 X=1.00m
門型式 (門型)		
添架式		

※片持式標識（F 型）の張出長：F 型の標識版の張出長（柱中心より板の先端）は 1.0m・2.5m の 2 種類を基本とする。

ただし、これ以外の中間張出長については、（例、1.5m、1.75m、2.0m）必要に応じて選択してもよい。

表 9.18 張出長の適用

張出長(m)	適用
1.0	標識板への障害が無く、視認性の良い場合
2.5	街路樹等が、標識板に障害を与える場合 道路線形が悪い場合、視認性を良くしたい場合

③ 道路標識の設置位置 (例) (道路標識ハンドブック I P.19～21)

(a) 路側式 (歩道等に設置する場合)

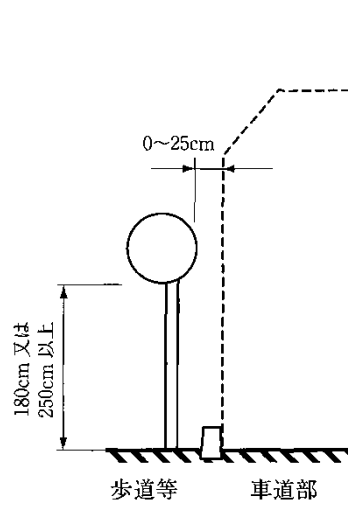


図 9.53

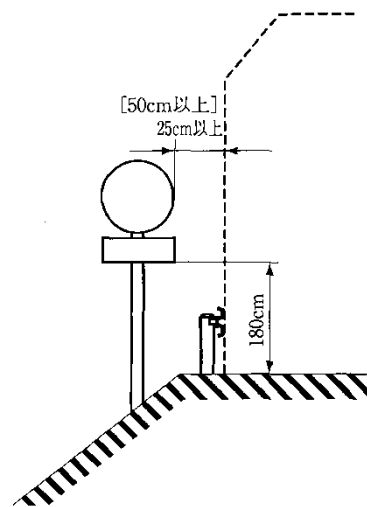
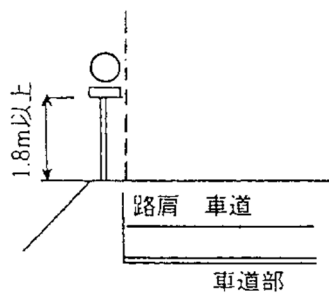


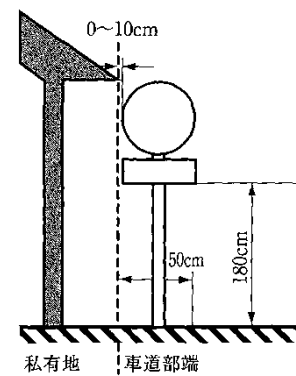
図 9.54

(b) 路側式 (歩道等を有しない場合)



標準

図 9.55

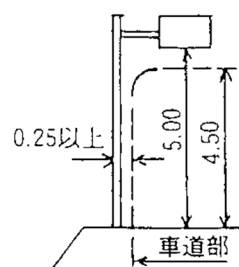


車道部端の外側に設置する 余裕がない場合

図 9.56

(c) 片持式

(F-1 型)



(F-2 型)

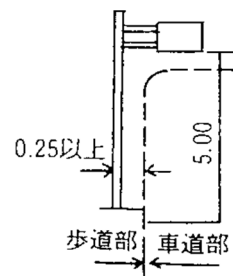


図 9.57

(d) 門型式

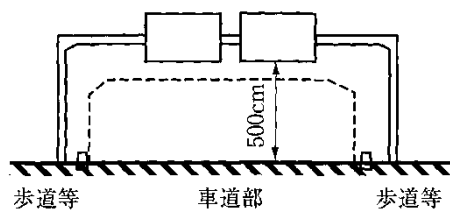


図 9.58

(e) 添架式

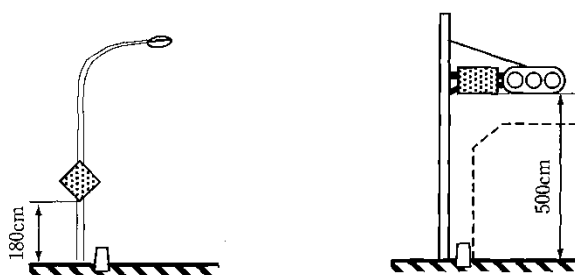


図 9.59

④ 標示板・文字の寸法等（設置基準・同解説 p69）

(a) 標示板および文字等の基本寸法

標示板の基本寸法は、文字数の変化により定まるものと、文字数や記号を一定として標示板の寸法を定めたものとに分けられる。

警戒、規制、指示標識については標識令で標示板の基本寸法が定められている。

案内標識のうち表 9.19 のものは、標識令により標示板および文字等の基本寸法が定められている。

表 9.19

116 の 2	非常電話
116 の 3	待避所
116 の 4	非常駐車帯
117-A	駐車場
117 の 2-A	登坂車線
118	国道番号
118 の 2	県道番号
119-A,B,C	道路の通称名
120-A	まわり道
121-A,B,C	エレベーター
122-A,B,C	エスカレーター
123-A,B,C	傾斜路
124-A,B,C	乗合自動車停留所
125-A,B,C	路面電車停留所
126-A,B,C	便所

表 9.19 以外のものについては、設計速度によって文字等の基本寸法は、原則として表 9.20 による。

(イ) 漢字の大きさ

オーバーハング式（オーバーヘッド式）については、30 cm文字を基本とする。

(ロ) ローマ字（英語）および数字の大きさ（国道については「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」による。）

表 9.20 ローマ字（英語）および数字の大きさ

ローマ字		数字（距離）		
大文字	小文字	105A,B,C 106-A	108 系	114 系
漢字の大きさの 0.7 倍	大文字の大きさの 0.7 倍	漢字の大きさの 1.0 倍	漢字の大きさの 0.7 倍	漢字の大きさの 0.5 倍

※岐阜県県道に設ける案内標識等の寸法を定める条例 H24. 10. 2

(b) 拡大率（設置基準・同解説 p73、道路標識ハンドブック I p24）

拡大率は、設計速度と車線数により表 9.21、表 9.22 のとおりとする。

表 9.21 標示板及び文字等の拡大率及び縮小率（道路標識ハンドブック I p25）

分類	道路の区分	標 識 の 種 類	拡大又は縮小することができる場合	拡大率もしくは縮小率
案内標識	高速道路等	全標識		1から3倍
	一般道路	「市町村」、「都府県」、「方面、方向及び距離」、「方面及び距離」、「方面及び方向の予告」、「方面及び方向」、「方面、方向及び道路の通称名の予告」、「方面、方向及び道路の通称名」、「著名地点」、「主要地点」		1、1.5、2、2.5、3倍
		「駐車場」、「国道番号(118-A)」、「都道府県道番号(118の2-A)」、「総重量限度緩和指定道路(118の3)」、「高さ限度緩和指定道路(118の4)」、「チェーン着脱場」、「まわり道(120-A)」		1、1.3、1.6、2倍
		登坂車線、「道路の通称名」、「国道番号(118-B・C)」、「都道府県道番号(118の2-B・C)」		1、1.5、2倍
案内標識	一般道路	「非常電話」、「非常駐車帯」		1倍
		エレベーター(121-A・B・C)、エスカレーター(122-A・B・C)、傾斜路(123-A・B・C)、乗合自動車停留所(124-A・B・C)、路面電車停留場(125-A・B・C)、便所(126-A・B・C)		図柄30cmを標準とし、10cm、20cm又は40cmに縮小又は拡大できる
警戒標識	高速道路等	全標識	設計速度が60km/h以上の道路	1から2倍
			設計速度が100km/h以上の道路	1から2.5倍
	一般道路	全標識	道路の形状又は交通の状況により特別な必要がある場合	1、1.3、1.6、2倍
規制標識及び指示標識		全標識	・本線車道に設置する場合・法令で定める最高速度(以下「法定速度」という。)を超える最高速度を指定した道路に設置する場合 ・片側4車線以上の道路に設置する場合 ・オーバーヘッド方式若しくはオーバーハング方式により又はほかの工作物を利用して設置する場合 ・その他特に必要がある場合	1.5倍から2倍
			道路又は交通の状況によりやむを得ないと認められる場合	2/3倍から2倍

- (注) 1. 「まわり道（120-B）」を表示するものについては、文字及び標示板の大きさの規定がない。
2. 「車両進入禁止（303）」を表示する規制標識については、横の直径が縦の直径60cmの1.5倍以下である中心角120度の曲板とすることができる。
3. 本標識の標示板を拡大・縮小する場合には、補助標識の標示板も同一の拡大・縮小率により拡大するものとする。

表 9.22 拡大率の標準値（道路標識ハンドブック I p26）

分類	道路区分	標 識 の 種 類			片側2車線以上	片側1車線
案内標識	高速道路等	高速自動車国道・一般国道自専道			1.0	—
		都市間高速道路等			1.0	—
	一般道路	「方面、方向及び距離」、「方面及び距離」、「方面及び方向の予告」、「方面及び方向」、「方面、方向及び道路の通称名の予告」、「方面、方向及び道路の通称名」	文字の基本寸法	10cm	1.5 (2.0)	1.0 (1.5)
				20cm	1.5 (2.0)	1.0 (1.5)
				30cm	1.0 (1.5)	1.0
		「市町村」、「都府県」、「著名地点」、「主要地点」			1.0 (1.5)	1.0 (1.5)
		「駐車場」、「国道番号」、「都道府県道番号」、「チェーン着脱場」、「まわり道 (120-A)」			1.3 (1.6)	1.0 (1.3)
		「登坂車線」、「道路の通称名」			1.5 (2.0)	1.0 (1.5)
		「非常駐車帯」、「非常電話」			1.0	1.0
	「待避所」			—	1.0	
警戒標識	高速道路等	高速自動車国道・一般国道自専道			2.0 (1.6)	—
		都市間高速道路等			1.6	—
	一般道路	全標識			1.3 (1.6)	1.0 (1.3)
規制標識及び指示標識		全標識			1.0 (1.5)	1.0

- (注) 1. 高速道路等の（ ）は設計速度60km/h以下の場合
 2. 一般道路の（ ）は交通量が多い場合

- (イ) 中央分離帯に設置する 311-F は、中央分離帯の幅員により 0.5 倍まで縮小することができる。
 (ロ) 主要地点(114 の 2-A)を信号機に添架する場合は、車線数、文字数に関係なく 40×125cm(h=20cm)を標準とし、ローマ字の表示については、漢字の 0.7 倍とする。
 (ハ) 標示板の寸法は、漢字の大きさ(h)、目標地の文字数(n)、表示する地名数等により決定する。F 型方式に使用する標示板の最大値は表 9.23 を原則とする。

表 9.23

項目	最大値
面積について	14 m ²
縦寸法について	3.5m
横寸法について	4.5m

(c) 文字の形等

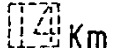
1. 字体

漢字の字体は常用・人名用漢字表の字体に準ずる。常用・人名用漢字以外の漢字は旧漢字にする。ただし、漢字の偏のうち、亠・冫・食 の 3 部分字体については、39 漢字の亠・冫・食を用いる。

また、俗字や点画を簡略化した文字（例 豊）は使用しないものとする。

2. 漢字、ローマ字、数字の書体は表 9.24 による。

表 9. 24 書体の分類 (道路標識ハンドブック Ⅲ P343～352)

字 体		漢 字		ローマ字			数字			
形 体	内 容	地色 青色 文字 白色 (105、106、108)	地色 白色 文字 青色 (101、102、114、118の3-A、Bなど)	地名表記 	118-A 「ROUTE」 「ROUTE」	(105、106、114)の距離に使用するkm 	(105、106、108、118のB、C、118の2-B、C)の国道番号、都道府県道番号 	(108)の予告 118の3-A、B 300 m	(105、106、114)の距離 18 km	(118)の番号 
	書 体	ナール D	ナール DB	ヘルベチカ・デミボールド			ヘルベチカ・デミボールド		ヘルベチカ・レギュラードンデンス	ヘルベチカ・デミボールド
形体	原則として使用するもの	正体		長体 1 番	長体 2 番		1 桁…長体 1 番、2 桁の「1」を含む番号…長体 2 番	長体 1 番	正体	1 桁、2 桁正体
	状況により用いることのできるもの	長体 1 番、長体 2 番 平体 1 番、平体 2 番 なるべく 1 番にとどめることが望ましい。		長体 2 番	—		2 桁の「1」を含まない番号及び 3 桁の番号…長体 3 番	—	—	3 桁 長体 1 番

変 形 文 字 例

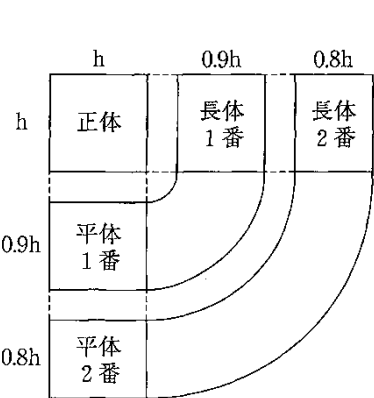


図 9. 60

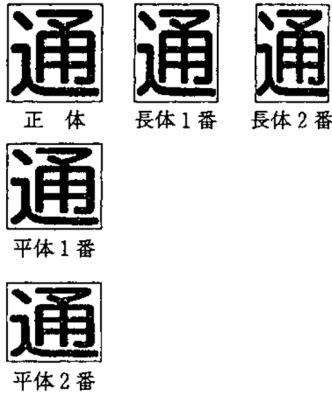


図 9. 61

表 9.25 路側式標識の取付角度（道路標識ハンドブックⅠ P34）

標 識 の 種 類			取 付 角 度	例 図
案内標識及び警戒標識			道路とほぼ直角	
路 側 式	規 制 標 識 及 び 指 示 標 識	一般的な場合 (下記以外)	道路と平行又は斜め	
		「一方通行 (326-A)」 「自転車一方通行 (326の2-A)」	道路と平行又は斜め	
		「歩行者横断禁止 (332)」	道路と平行	
		・「指定方向外進行禁止(311-A～F)」 及び「安全地帯 (408)」 ・「通行止め (301)」、「車両通行止め (302)」、「自転車専用 (325の2)」、 「自転車及び歩行者専用 (325の3)」 及び「歩行者専用 (325の4)」	道路と直角	
	全 標 識	・ オーバーヘッド方式又はオーバー ハング方式によって設置するもの	道路と直角	

片持式および門型式の取付け角度は原則として直角とする。

標示板は一般にほぼ鉛直に設置すればよいが、積雪地域においては標示板への着雪を防ぐために、20°程度傾けることも検討するとよい。

⑥ 反射材および外部照明装置（設置基準・同解説 p92）

道路標識は、原則として反射シートとし、反射シートの規格は、「道路標識ハンドブックⅡ」P15～24による。使用区分は表 9.26 とする。

特に夜間の視認性を必要とされる地点では、次の点を検討し、外部照明装置を採用する。

- (a) 標識の種類および重要度
- (b) 路線の重要度（路線の種類・夜間の交通量）
- (c) 設計速度
- (d) 長トリップ車両の交通量
- (e) 沿道の条件

表 9. 26 反射材料等の使用区分および色彩

分類	標 識 の 種 類		反 射 材 料 等 の 使 用 区 分 及 び 色 彩										備 考
	種 別	番 号	下 地	漢 字 ひらがな カタカナ	ローマ字	数 字	km・m	矢 印	記 号 (ピクト)	枠	高速道路 の通称名	高速道路 の下地	
案 内 標 識	市 町 村	101	白 B	青 B	青 B				青 B(注 1)	青 B			注 1 記号(ピクト)が指定のデザインや多色の場 合は 1～5 色程度にする事ができる。
	都 府 県	102－A	白 B	青 B	青 B				青 B(注 1)	青 B			
	方 面 、 方 向 及 び 距 離	105－A, B, C	青 B	白 B	白 B	白 B	白 B	白 B		白 B	白 B	緑 B	
	方 面 及 び 距 離	106－A	青 B	白 B	白 B	白 B	白 B	白 B		白 B	白 B	緑 B	
	方 面 及 び 方 向 の 予 告	108-A, B	青 B	白 B	白 B	白 B	白 B	白 B		白 B	白 B	緑 B	
	方 面 及 び 方 向	108 の 2-A, B	青 B	白 B	白 B			白 B		白 B	白 B	緑 B	
	方面、方向及び道路の通称名の予告	108 の 3	青 B	白 B	白 B	白 B	白 B	白 B		白 B	白 B	緑 B	
	方面、方向及び道路の通称名	108 の 4	青 B	白 B	白 B			白 B		白 B	白 B	緑 B	
	著 名 地 点	114-A, B	白 B	青 B	青 B	青 B	青 B	青 B	白 B(注 2)	青 B			
	主 要 地 点	114-の 2-A, B	白 B	青 B	青 B					青 B			
	待 避 所	116 の 3	青 B	白 B					白 B	白 B			
	駐 車 場	117-A	青 B		白 B					白 B			
	登 坂 車 線	117 の 2-A	青 B	白 B	白 B			白 B					
	国 道 番 号	118-A	青 B	白 B	白 B	白 B				白 B			
		118-B, C	淡い赤 A			白 A 下地青 A				外枠白 A 内枠青 A			
	都 道 府 県 道 番 号	118 の 2-A	青 B	白 B	白 B	白 B				白 B			
		118 の 2-B	淡い緑 A			白 A				外枠白 A 内枠青 A			
		118 の 2-C	淡い黄 A			下地青 A				外枠白 A 内枠青 A			
	総 重 量 限 度 緩 和 指 定 道 路	118 の 3-A 118 の 3-B	青 B	青 B		青 B	青 B	白 B	白 B	白 B			
	高 さ 限 度 緩 和 指 定 道 路	118 の 4-A 118 の 4-B	青 B	白 B		青 B	青 B	白 B	白 B	白 B			
	道 路 の 通 称 名	119-A, B 119-C	白 B 白 B	白 B 白 B	白 B					外枠白 B 内枠青 B			
	ま わ り 道	120-A	白 B	青 B				赤 B		青 B			
	〃	120-B	青 B	白 B	白 B			黒 D		白 B			
	警 戒 標 識	201～215	黄 A 蛍光黄 A							黒 D	黒 D		
	規 制 標 識	(注 3)	A										
	指 示 標 識	(注 3)	B										
補 助 標 識	距 離 ・ 区 域	501	白 A	黒 D		黒 D							
	通 学 路	508											
	横 風 注 意	509 の 3											
	動 物 注 意	509 の 4											
	注 意	509 の 5											
	注 意 事 項	510											
	方 向	511	白 B					赤 B					
	地 名	512	白 B	青 B									
規 定 外 の 標 識	路線名・地名(岐阜県マーク入り)	図 11. 24, 11. 25	白 B	青 B					赤青黄緑 B (注 4)				
	バ イ パ ス 表 示	図 11. 26	白 B	黒 D				赤 B					
	線 形 誘 導 表 示 板 (注 意 喚 起 の 矢 印 板)	図 11. 32	黄 B 蛍光黄色 A 蛍光黄緑 A					黒 D					
	チ ェ ー ン 着 脱 場	図 11. 34	上部白 B 下部青 B	白 B				青 B	黒 D				

A: 広角プリズム型反射シート B: カプセルプリズム型反射シート C: 封入プリズム型反射シート D: スクリーン印刷又はスコッチカル (無反射)

(2) 案内標識設置の留意点

① 経路案内

(a) 108 系の使用区分

108 系は、それぞれに予告と交差点案内の機能を持った標識である。使用区分は表 9.27 を原則とする。

表 9.27 108 系の種類と使用区分の目安（設置基準・同解説 p96）

種 類	使 用 区 分
108-A 108 の 2A	・ 交差点の形状を示す必要がある道路の交差点。 ・ 付加車線を加えて片側 3 車線以下の道路。
108-3 108-4	・ 上記交差点において、交差道路に案内すべき道路の通称名がある場合 ただし、通称名のある交差道路が一般国道である場合は(108,108 の 2-A)を設置し し經由路線番号を表示する。
108-B 108 の 2-B	・ 付加車線を加えて片側 4 車線以上となる道路。 ・ 進行方向別通行区分を表示する必要がある道路。 ・ 交通量の多い道路で必要がある場合。 ・ Y 字形交差点の分岐点またはインターチェンジのノーズの先端で表示 する場合。

(b) 105 系と 108 系との使用区分

交差点案内には、105 系と 108 系がある。使用区分は表 9.28 による。

表 9.28 (設置基準・同解説 p106)

種 類	使 用 区 分
108 系	・ 車道幅員が広い道路の交差点。 ・ 交差形状が複雑な平面交差点または立体交差されている道路の交差点。 ・ 進行方向別通行区分の指定がある道路の交差点。 ・ 交通量の多い道路の交差点。 ・ 交差道路に案内すべき経路路線番号道路の通称名がある道路の交差点。
105 系	・ 片側 1 車線の道路（ただし、上記を除く）の交差点

(c) 108 系（予告案内・交差点案内）

(イ) 平面交差での目安（設置基準・同解説 p103）

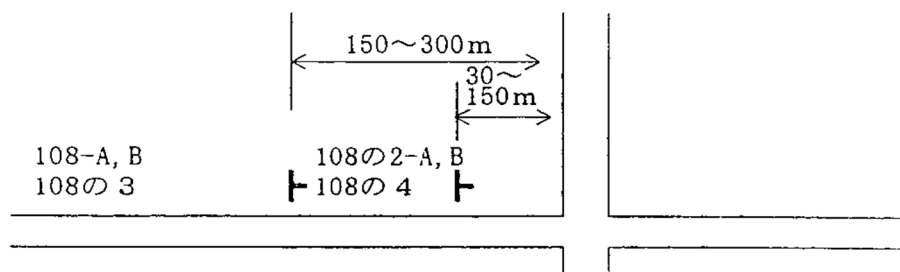


図 9.62

(ロ) 立体交差部については「道路標識設置基準・同解説」によること。

(ハ) 108 系の当該道路方向（当該道路が屈折している場合を含む）は 2 地名表示を原則とする。また、交差道路方向は 1 地名表示とするが、交差道路が主要幹線道路などの場合 2 地名表示とすることができる。

(ニ) 表示対象道路が一般県道以上の場合は、矢印にルート番号を表示する。

(d) 交差道路標識

交差道路標識は、交差道路を示していることの確認（形）、道路種類の確認（形、色）、路線番号の確認（字の大きさ、コントラスト）等を考慮した案内標識である。なお、交差道路標識は路線番号を案内する 118 系標識として位置付けられる。

(イ) 基本寸法

交差道路標識の型式・大きさは、通称名標識（119-B）と同サイズで、中央に路線番号および国道と県道が判別できる形を使用する。

なお、道路種類マーク部分の高さは 270mm とする。

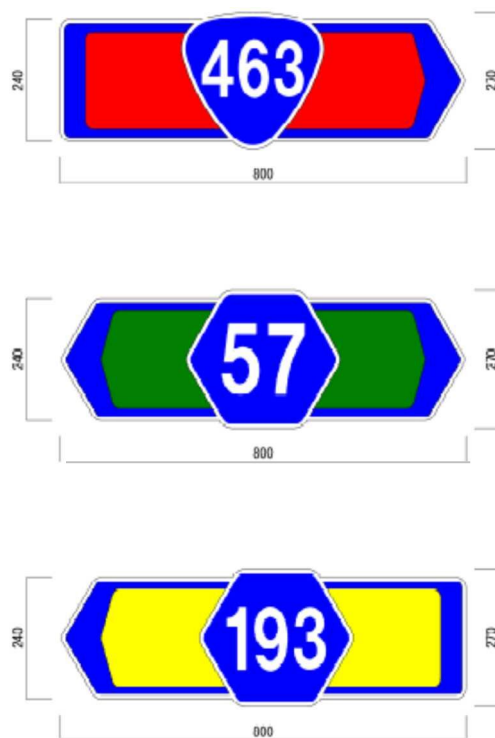


図 9.63 交差道路標識の基本寸法

(ロ) 標示板の色

交差道路標識の道路種類を示す色は、以下に定めた色と同等とする。また材質は反射シートを使用し、夜間の視認性にも配慮する。

【道路種類を示す色】

- | | |
|-------------|------|
| (Ⅰ) 一般国道 | 淡い赤 |
| (Ⅱ) 主要地方道 | 淡い緑 |
| (Ⅲ) 一般都道府県道 | 淡い黄色 |

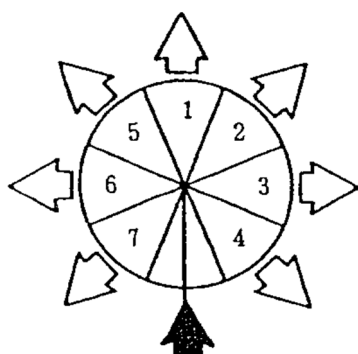
なお、交差道路標識に使用する反射シートは広角プリズム型を使用する。

【設置方法】

- (Ⅰ) 交差道路標識の標示板の取付角度（車両の進行方向に対する角度）は路側式の場合にはほぼ直角（ 80° ～ 90° ）を標準とする。
- (Ⅱ) 交差道路標識は、両面表示を基本とする。
- (Ⅲ) 重複区間の場合、同一道路種類の場合は、いずれの路線も付ける。重複路線、交差点で路線番号が変化するものについては上位路線を上につける。
- (Ⅳ) 交差道路標識は、既存の照明柱や電信柱等を積極的に活用し、新たな柱を極力設置しないことが望ましい。

(e) 105 系（交差点案内）（設置基準・同解説 p90）

- (イ) 交差点の手前 30m 以内とする。
- (ロ) 板面表示
 - (Ⅰ) 同方向 1 行を原則とする。
 - (Ⅱ) 矢印の表示方法



- a. 矢印を表示する位置は、1,5,6,7 の矢印は標示板の左側に、2,3,4 の矢印は標示板の右側に表示する。
- b. 矢印を配列する順序は、標示板の上より 1,2,3,4,5,6,7 の順とする。
- c. 矢印の角度は、実際の道路交角に合わせずに、図 16.48 道路の中心線の方向上図に示すように 45° の倍数とすること。

図 9.64 道路の中心線の方向

- (ハ) 対象道路が国道の場合は、矢印にルート番号を表示する。

(f) 106-A（確認案内の方面及び距離）の設置方法（設置基準・同解説 p124）



(106-A)

図 9.65

長距離交通を対象とし、主要な道路の単路部および主要な交差点の流出部に、方面及び距離を案内するため確認標識を設置する。

(イ) 設置場所（設置基準・同解説 p125）

- (Ⅰ) 単路部においては、市街地、交差点の流出部（確認標識として使用）を除く一般部を対象とし、5km 程度の設置間隔とする。
- (Ⅱ) 確認標識は、交差点を通過しておおむね 300m 以内で視認性の良好な場所に設置する。

(ロ) 経由路線番号（設置基準・同解説 p126）

- (Ⅰ) 経由路線番号を表示する。
- (Ⅱ) 一般国道の重複区間は上位の路線番号を表示する。

(ハ) 距離表示の方法（設置基準・同解説 p126）

- (Ⅰ) 表示する距離は、原則として当該地点から目標地となる市町村の市役所もしくは、町村役場の正面地点までとするが、やむを得ない場合においては、主要交差点、駅、繁華街、その他当該市町村の代表地点とする。
- (Ⅱ) 距離は km 未満を四捨五入して、km 単位で表示する。ただし、距離が 1km 未満の場合は、小数点第 1 位まで表示する。114-B（歩行者用著名地点）標識については、設置位置を表示目標地点から 1000m 以内の範囲を原則とし、100m 単位程度で表示する。

(g) 118 系（確認案内の路線番号）の設置方法（設置基準・同解説 p127）



国道番号(118)



都道府県番号(118 の 2)

図 9.66

道路の単路部および主要な交差点付近において、左側の路端、中央分離帯または導流島に設置して、道路種別および路線番号を表示する。

(イ) 設置間隔は、単路部では国道番号がおおむね 1km 間隔、県道番号がおおむね 1～2km 間隔とし、市街地は必要に応じて設置箇所を増やすのが望ましい。(設置基準・同解説 p131)

(ロ) 標識の乱立を防ぐため、横断歩道橋、道路照明灯の支柱等に添架することが望ましい。(設置基準・同解説 p131)

(ハ) 交差点の流出部で 106-A を設置しない場合は、確認標識として設置する。

(ニ) 補助標識の設置

表示項目は、次の 4 種類とし、各項目別に補助標識を分けて取りつける。ただし、補助標識は 2 枚までを原則とする。

(I) 集落の中心など地名の明確な位置には、補助板で地名表示をする。



※原則として 6 文字までは一段書とする。7 文字以上の場合、上段は市町村名、下段は字名とする。

図 9.67

(II) 地方道にあつては、全路線番号標識に補助板を付け、路線名を簡略化せず表示することを原則とする。



※ 6 文字までは一段書とする。

図 9.68

(III) 交差点で当該道路が屈折している場合は、交差点の手前 30m 以内に、「方向(51)」などの補助板を付けて案内する。



図 9.69

- (IV) 交差点間隔の長い単路部において、106-A を補充するものとして、当該道路で進行方向の地名を案内する方法も有効である。(設置基準・同解説 p131)



※当該道路の進行方向の地名

図 9.70

- (V) 地方道にあっては、路線名の他に地点名の補助板も合わせて表示することが望ましい。(設置基準・同解説 p131)



- ※1.路線名を上につける。
- 2.岐阜県のマークは路線名だけに付ける。
- 3.この場合、地点名と路線名は別々の板で表示する。

図 9.71

- (VI) 補助標識

表 9.29

補助板1 段書	1.0	150×400
〃	1.3	195×520
〃	1.6	240×640
補助板2 段書	1.0	220×400
〃	1.3	286×520
〃	1.6	352×640
補助板3 段書	1.0	300×400
〃	1.3	390×520
〃	1.6	480×640

※岐阜県マーク入の補助板は、
通常1 段→2 段
2 段→3 段
で計上する。

② 地点案内

(a) 著名地点（設置基準・同解説 p147）

この標識は著名地点に通じる道路の分岐点または著名地点の前面あるいはその入口を表示して、観光のための案内、交通施設の案内等交通の目的とする主要な場所の案内をするもので、分岐点で設置する場合には矢印及び距離を表示する。

○ 設置場所

著名地点の設置対象は表 9.30 を参考とする。

表 9.30

分類	例
交通施設	駅、バスターミナル、市場、流通センター、港湾、空港、公共駐車場、道の駅
文化施設	公園、遊園地、動物園、植物園、庭園、霊園、墓地、博物館、美術館、絵画館、図書館、資料館、公会堂、文化会館、劇場
名所・旧跡	神社、仏閣、寺院、教会、史跡（城跡、墓、貝塚、碑、古戦場）
観光地	展望台、タワー、洞窟、沼、池、湖、滝、溪谷、名木、河川、橋、峠、ダム、その他の名称
公共(的)施設	大使館、公的地方のサービス機関、病院、学校、警察署、消防署、郵便局、電話局、ホテル、ユースホテル、国民宿舎
体育施設	体育館、運動場、球技場、海水浴場、釣場、ハイキングコース、サイクリングコース、キャンプ場、（山小屋）

(b) 交番標識

交番・駐在所の案内標示板が必要と判断される箇所に設置する。

（例．観光地等の入口で、交番・駐在所の案内が有効であると判断される箇所）

当標識の県下統一様式は、下記のとおりとする。

自動車を対象 警察署………様式 A

交 番………様式 B

歩行者自転車を対象 様式 C

(イ) 設置の優先順位

(I) 原則として交番を優先する。

(II) 管内にあって駐在所が優先される場合あるいは管内に交番がほとんどない場合など、署情に応じ必要がある場合には、駐在所標識を設置する。

(ロ) 表示の形式

名称の表示は、原則として次のとおりとする。

(例)

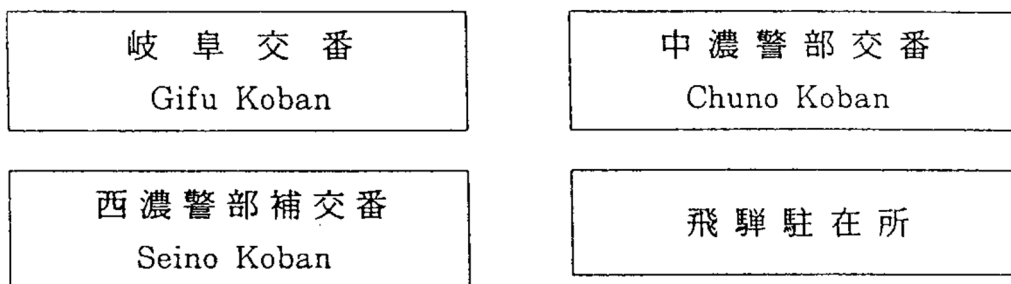


図 9.72

※ 標示板のサイズの関係で、「警部」、「警部補」を入れると文字が小さくなり、視認性が低下する場合は、その都度検討する。

※ 警部および警部補交番の階級名の英語表示は省略する。

※ 駐在所については、英語表示をしない。

※ 標示板が縦書きとなる場合は、英語表示を省略する。

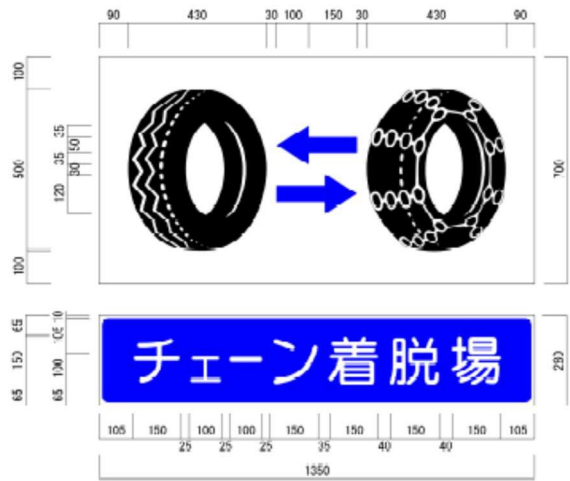


図 9.73

表 9.31 支柱および基礎寸法

	支 柱	基 礎	
		A	B
1.5	76.3×2.8	50×50×60	40×50×90
2.0	76.3×2.8	50×50×90	40×50×120

- (b) チェーン着脱場、通行規制区間、トンネルの出入口または避難通路、料金徴収所の標識については、道路標識設置基準・同解説による。
- (イ) チェーン着脱場



標識版の寸法

縦	横	面積
700	1350	0.945
280	1350	0.378

※設置は原則としてF型仕様とする。

図 9.76

- (c) 警戒標識の設置方針
- 幅員が変化する区間等の手前には、警戒標識、視線誘導標及び区画線等を適切に設置する。

4. 道路標識の設計、施工

道路標識の設計、施工にあたっては、「道路標識設置基準・同解説 令和2年6月版」、「道路標識構造便覧 令和2年6月版」および「道路標識ハンドブックⅠ～Ⅲ 2021版」を参照すること。

(1) 材料（設置基準・同解説 p323～326）

- (a) 表示板の基板及び支柱に使用される材料については、強度、じん性、耐久性等の材質が確かなものでなければならない。
また、厚さやそり等の形状・寸法等の品質が確かでなければならない。
- (b) 反射材料は、視認上適切な反射性能を持ち、耐久性があり、維持管理が確実かつ容易なものでなければならない。
- (c) 標識は原則として全面反射とする。ただし、警戒標識及び補助標識の黒色部分は無反射とする。
- (d) 照明装置は視認上適切な照度を有し、耐久性があり、維持管理が確実かつ容易なものでなければならない。

(2) 構造（設置基準・同解説 p326～331）

- (a) 道路標識の構造は、当該道路標識の構造形式及び付近の状況を勘案し、自重、風荷重その他の当該道路標識に作用する荷重及びこれらの荷重の組み合わせに対して、十分安全なものでなければならない。
- (b) 表示板の基板を支柱等に取り付けるにあたっては、歩道の通行者等の第三者に対する人的被害のおそれ等、付近の状況を勘案し、必要に応じて道路標識の構造の設計において、取付け部の一部の損傷が原因となって基盤が落下しないよう措置しなければならない。
- (c) 道路標識の部材設計にあたっては、腐食や疲労等の経年的な劣化を考慮しなければならない。

(3) 地際防食塗装

- (a) オーバーハング式・オーバーヘッド式の標識柱は、熔融亜鉛メッキを施した後に支柱の地際部へ「変性エポキシ樹脂塗装」を工場で塗装し、地際部の腐食要因から標識柱を保護する。
- (b) 塗装箇所は下図の通りとする



- (c) 色
メッキ色との違和感が少ないライトグレー色とする。
- (d) 地際防食塗装の工程は下記による。
 1. 下地処理(脱脂+研磨)
 2. 地際防食用溶剤型塗料を吹付塗装 60 μ 以上
 3. 強制乾燥 60～80℃ 20分間
 4. 冷却・梱包
- (e) 地際防食塗装の塗膜性能

塗膜の性能は、次の試験項目・条件を満足するもので塗装する。

試験項目	条件	結果
①塩分噴霧試験	35℃ 5%塩水連続噴霧 1000H	異常なし
②耐アルカリ性試験	5%アンモニア水浸漬 1ヵ月	異常なし

(d) 対象外となる施工条件

基礎の天端が露出し、ベースプレートが目視できる場合は対象外とする。

(土被りの計画がある場合等、想定される条件が分かる場合は十分配慮して決定する。)

(4) 取付金具

標示板を支柱へ取り付ける場合、支柱型式により使用する取付金具が異なる。取付金具の種類および使用数量は表 9.32 による。

表 9.32 路側式標識の取付金具 (U 型バンド)

	倍率	補助板なし		補助板あり		
		金具寸法	本標識版 (組)	金具寸法	本標識 (組)	補助板 (組)
警戒標識	1.0	φ 60.5×3×40	2	φ 60.5×3×40	2	1
	1.3	φ 76.3×3×40	2	φ 76.3×3×40	2	1
	1.6	φ 76.3×3×40	2	φ 89.1×5×50	2	2
規制標識 (326-A)	1.0	φ 60.5×3×40	2	—	—	—
規制標識 (326-B)	1.0	φ 60.5×3×40	2	—	—	—
規制標識 (上記以外)	1.0	φ 60.5×3×40	2	φ 76.3×3×40	2	1
路線番号標	1.3		—	φ 76.3×3×40	2	2
	1.6		—	φ 76.3×3×40	2	2

※1.補助標識の 1.3 倍以上で二段書きをするものは取付金具を 2 組とする。

2.複柱の場合は 2 倍する。

(5) 構造設計 (構造便覧 p61 参考)

道路標識の構造設計は、「道路標識構造便覧 令和 2 年 6 月版」に基づくものとする。

標準的な条件における道路標識の構造設計は、従来からの設計手法に準ずることによって道路標識設置基準が求める所要の性能を満足させることが可能と考えられる。しかし、道路標識の設置環境や構造条件は千差万別であるため、従来の設計手法を用いることに問題がないか、個々の条件を考慮して慎重に判断することに注意が必要となる。従来の設計手法では所要の性能が得られない可能性がある場合には、他の方法を検討するか、あるいは従来の設計手法に適切な補正や追加検討などを加えて、適切な設計とする必要がある。

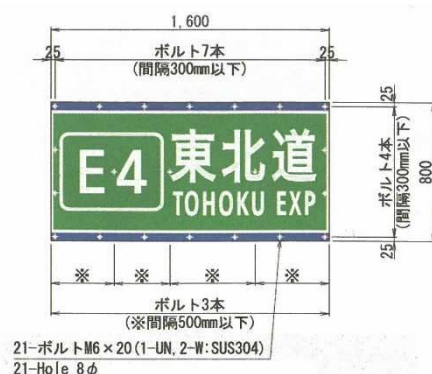
従来の設計手法は、「道路標識構造便覧 参考資料 道路標識の設計計算例」、「道路標識ハンドブックⅡ 第Ⅱ編 第 5 章 道路標識の構造」を参照するものとする。

(6) 表示面の更新 (構造便覧 p247～250 参考)

表示内容の更新方法としては、一般的に、標示板自体を交換する方法、既設の標示板の一部にアルミ平板等の補修板や加圧型接着剤反射シートなどを重ね貼りする方法などが挙げられるが、重ね貼りの材料が落下した事例が報告されていることも踏まえ、更新する方法の検討にあたって、道路標識の機能の観点のほか、安全性、耐久性、施工品質の確保、維持管理の確実性及び容易さ、付近の状況との調和並びに経済性を考慮することが必要となる。その際、例えば、既設標示板の様式が英語併用表示となっていない場合には道路標識設置基準 2-4 英語併用表示に則った対応も併せて行うことや、経年劣化等により既設標示板の視認性が低下している場合には、道路標識設置基準 3-1-1(1)設置計画

の基本原理に則り、適切な視認性が確保できるよう併せて対応することも重要である。補修板を複数の基板にまたがって設置することは、風による挙動で剛性が弱い補修板取付ボルトに負担がかかり落下の原因となる可能性があるので注意しなければならない。

既設の標示板の一部にアルミ平板等の補修板を重ね貼りする方法については、材料の性質や施工法の特徴を理解した上で、揺れの影響や経年劣化により接着強度が低下しないよう配慮する必要がある。例えば、取付ボルトを用いる場合は、M4 以上（SUS304：緩み止めナット付）、取付間隔 300mm 以内、板中心部分のボルト間隔 500mm 以下となるように取り付けることが一般的である。（下図参照）



また、簡易なリベットを用いて重ね貼りした板がリベットの破断により落下した事例も報告されており、接合方法の選定のみならず、選定した方法の施行品質の確保についても十分な検討を行い、所定の性能が発揮されるようにしなければならない。特に金属製の板の重ね貼りは、落下時に重大な第三者被害を生じるおそれもあり、避けるのが望ましい。

(7) 道路標識基礎寸法および支柱寸法（設置基準・同解説 S62.1 p212）

道路標識の基礎の設計は、「道路付属物の基礎について」（昭和 50 年 7 月 15 日付け建設省道企発第 52 号建設省道路局企画課長通達）による。

① 路側式標識（単柱型）

表 9.33 路側式の道路標識基礎の根入れ長さ（基礎幅 50cm）

〔詳細および支柱寸法は表 11.23 による〕

標識分類 板の拡大率	案内標識			警戒標識		規制標識	
	①	②	③	1 枚	2 枚	1 枚	2 枚
基本寸法	40	60	90	60	90	60	90
1.3 倍	60	90	120	90	90	90	120
1.6 倍	60	120	120	90	120	120	150
2.0 倍	90	150	150	120	150	120	180
2.5 倍	—	—	—	120	150	150	210

※ 1.本表は、本標識板下端から基礎天端までの高さ 2.5m 以下のものに適用する。

2.警戒標識および規制標識欄において、枚数は本標識板の設置枚数を示す。

なお、補助標識を付設したものにも、上表を適用してよい。

3.案内標識欄の対象標識は次のとおりである。

① …… 国道番号、県道番号、まわり道（120-A）

② …… 待避所、駐車場（117-A）

③ …… 非常電話、非常駐車帯、駐車場（117-B）、街路の名称

4.路側式の道路標識であって、基礎が舗装面に埋め込まれている場合には、舗装部分の抵抗を考慮に入れ、根入れ長さを表 9.34 に示す値の 70%まで低減してよい。

表 9.34 路側式標識（単柱型）の支柱と基礎寸法表 H=2.5m 以下の場合

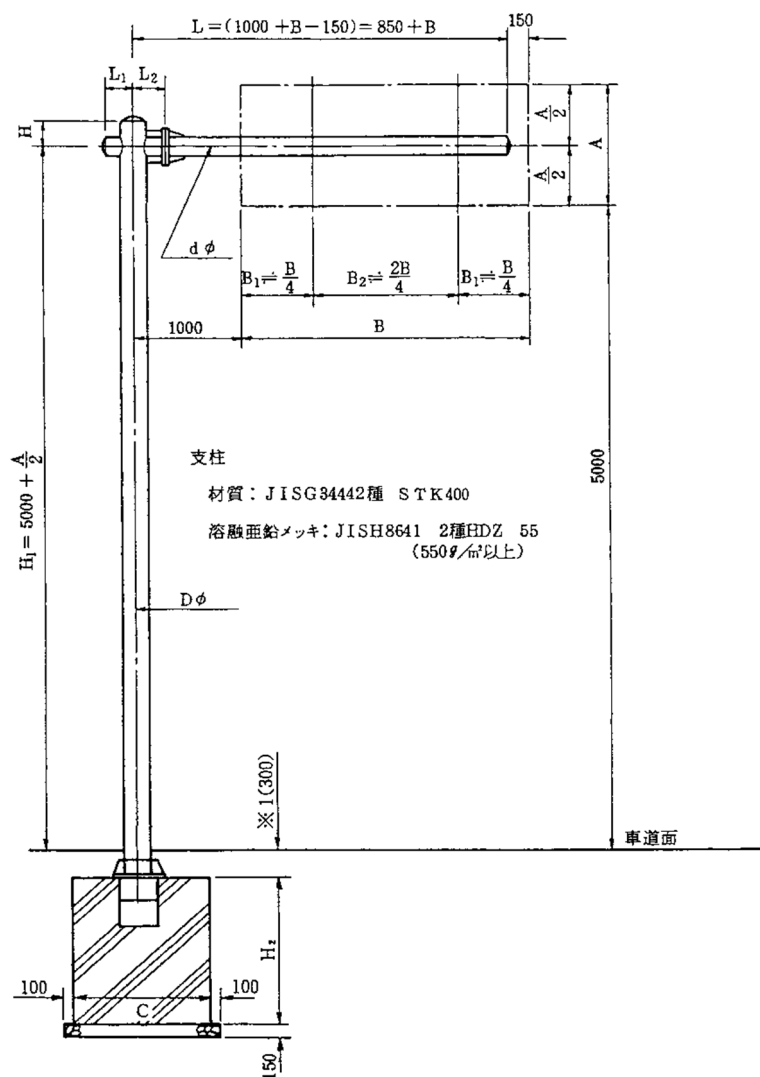
標 識 種 別		倍率	標識板の寸法 縦×横 (mm)	支柱の寸法 Dφ×t(mm)	基礎の寸法 (cm)	
					標準の場合	標準の 70%
案 内 標 識	主要地点 (114 の 2-B)	1.0	2 文字 620×400	60.5×3.2	50×50×60	50×50×50
			3 文字 840×400	60.5×3.2	50×50×60	50×50×50
			4 文字 1060×400	60.5×3.2	50×50×90	50×50×70
			5 文字 1280×400	76.3×3.2	50×50×90	50×50×70
			6 文字 1500×400	76.3×3.2	50×50×90	50×50×70
	駐車場 (117-A)	1.3	780×780	76.3×3.2	50×50×90	50×50×70
		1.6	960×960	89.1×3.2	50×50×120	50×50×90
	路線番号 118 系	1.0	補助板 1 枚	φ60.5×3.2	50×50×45	50×50×35
		1.0	補助板 2 枚	φ60.5×3.2	50×50×60	50×50×45
		1.3	補助板 1 枚	φ76.3×3.2	50×50×60	50×50×60
		1.3	補助板 2 枚	φ76.3×3.2	50×50×60	50×50×60
		1.6	補助板 1 枚	φ76.3×3.2	50×50×90	50×50×65
		1.6	補助板 2 枚	φ89.1×3.2	50×50×90	50×50×65
警 戒 標 識	全標識 (201-A～215)	1.0	450×450	φ60.5×3.2	50×50×60	50×50×45
		1.3	585×585	φ76.3×3.2	50×50×90	50×50×65
		1.6	720×720	φ76.3×3.2	50×50×90	50×50×65
規 制 標 識	一方通行 (326-A, B)	1.0	350×600 600×350	60.5×3.2	50×50×60	50×50×50
	一方通行 (326-A, B) 以外のもの	1.0	600φ	(60.5×3.2) 60.5×3.2	50×50×60	50×50×50
		1.6	960φ	(89.1×3.2) 76.3×3.2	50×50×120	50×50×90
		2.0	1200φ	(101.6×3.2) 101.6×3.2	50×50×120	50×50×90

② 片持式標識 (F 型)

別途片持式標識の標準設計による。

(2) 片持式(F 型)

① F-1 型 (張出長 1.0m の場合)



【注 1】 F-1 型使用は標識板縦寸法 $A \leq 1.5\text{m}$ かつ標識板面積 $\leq 4.5 \text{ m}^2$ の場合

【注 2】 ※1 歩道に設置する基礎の土被りは、30 cm を標準とする。

図 9.77

(3) 片持式標識(F 型)

F 型の標識板の張出長 (柱中心より板の先端端) は 1.0m、2.5m の 2 種類を基本とした。

ただし、これ以外の中間張出長については、(例. 1.5m、1.75m、2.0m) 必要に応じて最適断面の選択をしてよい。

表 9.35 張出長の適用

張出長(m)	適 用
1.0	・ 標識板への障害が無く、視認性の良い場合。
2.5	・ 街路樹等が、標識板に障害を与える場合。 ・ 道路線形が悪く、視認性を良くしたい場合。

表 9.36 支柱・梁寸およびフランジ部寸法表

(単位 : mm)

標識板面積 A×B	支柱寸法 Dφ×t	梁寸法 dφ×t	L1	L2	H	フランジ F1φ	フランジ F2φ	フランジプレート t	フランジボルト n×φ	11	12
1.0 m ² 以下	190.7×5.3	101.6×4.2	190	250	200	260	180	12	6×M16	160	160
1.0 m ² 超～1.5 m ² 以下	190.7×5.3	114.3×4.5	190	250	200	260	180	12	6×M16	160	160
1.5 m ² 超～2.5 m ² 以下	190.7×5.3	139.8×4.5	190	250	200	300	220	16	6×M22	200	200
2.5 m ² 超～3.5 m ² 以下	216.3×5.8	165.2×4.5	220	250	250	350	260	19	6×M22	200	200
3.5 m ² 超～4.5 m ² 以下	267.4×6.6	190.7×5.3	260	300	250	400	300	19	6×M22	200	200

表 9.37 アンカーボルト・ベースプレート寸法表

支柱径 Dφ	アンカーボルト n-φ	アンカーボルト l	ベースプレート t	C	C1	C2	リブプレート t
190.7	4-M22	700	22	450	350	50	12
216.3	4-M27	850	22	450	350	50	12
267.4	4-M27	850	25	500	400	50	12

F-1 型

表 9.38 アンカーボルト数量表

φ 190.7 (4-M22×700) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単 重	数 量	重量 (kg)
ボルト(丸鋼)	M22×700	2.09 kg/本	40 本	83.6
平鋼	65×6×415	1.27 kg/枚	80 枚	101.6
ナット	六角ナット M22	0.076 kg/個	120 個	(9.1)
座金		0.027 kg/枚	40 枚	(1.1)
総重量 (kg)				185.2

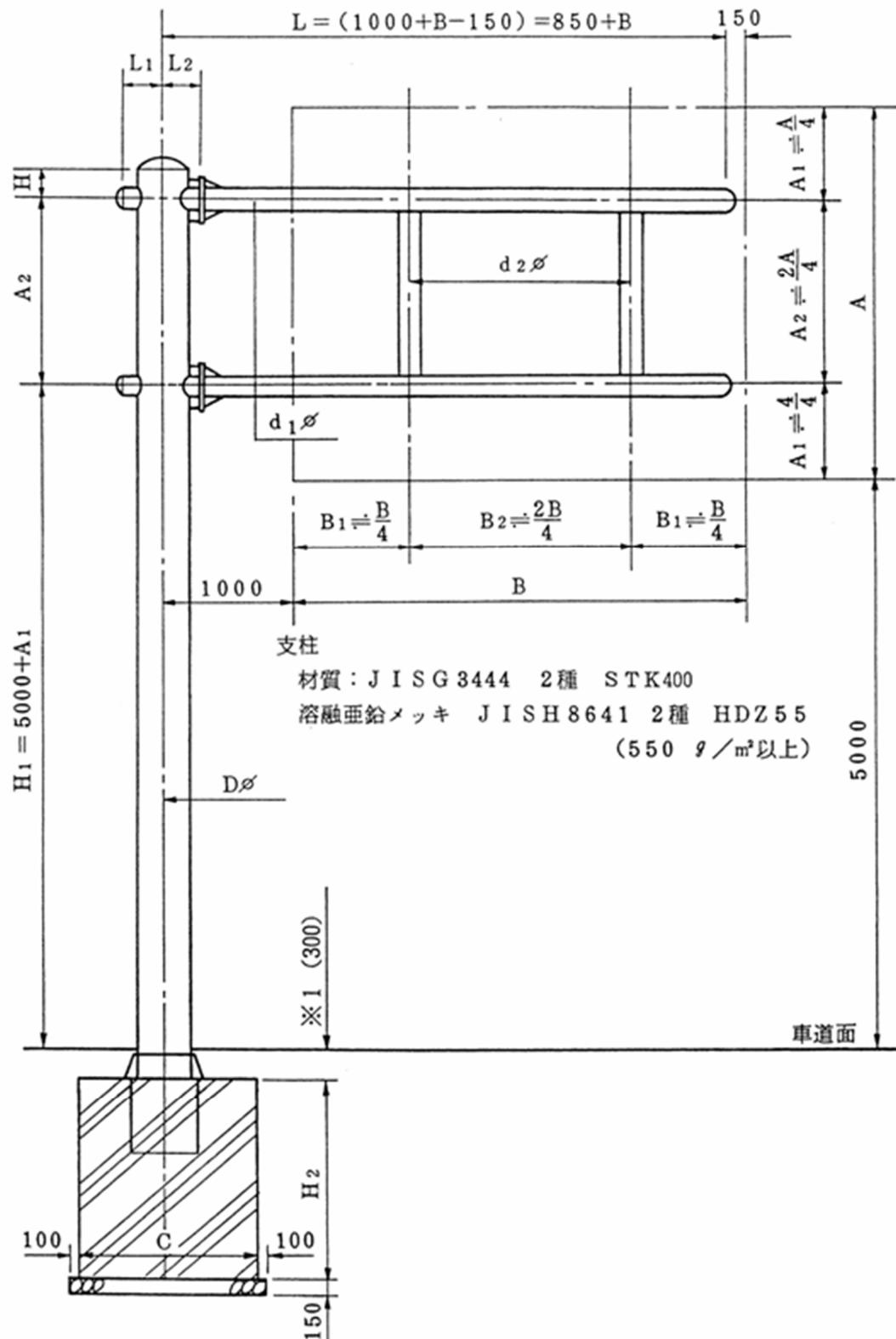
φ 216.3 (4-M27×850) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単 重	数 量	重量 (kg)
ボルト(丸鋼)	M27×850	3.82 kg/本	40 本	152.8
平鋼	65×6×415	1.27 kg/枚	80 枚	101.6
ナット	六角ナット M27	0.161 kg/個	120 個	(19.3)
座金		0.047 kg/枚	40 枚	(1.9)
総重量 (kg)				254.4

φ 267.4 (4-M27×850) (10 基当り)

部材名称	規格及寸法	単 重	数 量	重量 (kg)
ボルト(丸鋼)	M27×850	3.82 kg/本	40 本	152.8
平鋼	65×6×465	1.42 kg/枚	80 枚	113.6
ナット	六角ナット M27	0.161 kg/個	120 個	(19.3)
座金		0.047 kg/枚	40 枚	(1.9)
総重量 (kg)				266.4

① F-2 型 (張出長 1.0m の場合)



【注 1】 F-2 型使用は標識板縦寸法 A>1.5m または標識板面積>4.5 m²の場合

【注2】※1 歩道に設置する基礎の上被りは、30 cmを標準とする。

图 9.78

表 9.39 支柱・梁およびフランジ部寸法

(単位 : mm)

標識板面積 A×B	縦横比 B/A	支柱寸法 Dφ×t	梁寸法 dφ×t	梁寸法 dφ×t	L1	L2	H	フランジ [°] F1φ	フランジ [°] F2φ	フランジ [°] プレート t	フランジ [°] ボルト n×φ	11	12
3.5 m ² 以下	—	216.3×5.8	114.3×4.5	76.3×3.2	190	250	200	300	220	12	8×M16	200	200
3.5 m ² 超～ 4.5 m ² 以下	—	267.4×6.6	139.8×4.5	101.6×4.2	230	250	200	300	220	16	8×M20	200	200
4.5 m ² 超～ 5.5 m ² 以下	2.0 未満												
5.5 m ² 超～ 7.0 m ² 以下	2.0 以上	318.5×6.9	165.2×4.5	114.3×4.5	270	300	250	350	260	16	8×M20	250	250
7.0 m ² 超～ 8.0 m ² 以下	1.5 未満												
8.0 m ² 超～ 9.5 m ² 以下	1.5 以上	355.6×7.9	190.7×5.3	139.8×4.5	300	300	250	400	300	16	8×M22	250	250
9.5 m ² 超～14.0 m ² 以下	—												
9.5 m ² 超～14.0 m ² 以下	—	406.4×9.5	216.3×5.8	139.8×4.5	340	350	300	400	300	22	8×M27	250	250

表 9.40 アンカーボルト・ベースプレート寸法表

支柱径 Dφ	アンカーボルト n-φ	アンカーボルト l	ベースプレート t	C	C1	C2	リフトプレート t
216.3	6-M22	700	22	600	450	75	12
267.4	6-M27	850	25	600	450	75	12
318.5	6-M33	1000	28	600	450	75	12
355.6	6-M33	1000	32	650	500	75	12
406.4	6-M36	1000	32	700	550	75	12

F-2 型

表 9.41 アンカーボルト数量表

φ 216.3 (6-M22×700) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト (丸鋼)	M22×700	2.09 kg/本	60 本	125.4
平鋼	75×6×525	1.85 kg/枚	80 枚	148.0
ナット	六角ナット M22	0.076 kg/個	180 個	(13.7)
座金		0.019 kg/枚	60 枚	(1.1)
総重量 (kg)				273.4

φ 267.4 (6-M27×850) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト (丸鋼)	M27 ×850	3.82 kg/本	60 本	229.2
平鋼	75×6×525	1.85 kg/枚	80 枚	148.0
ナット	六角ナット M27	0.160 kg/個	180 個	(28.8)
座金		0.044 kg/枚	60 枚	(2.6)
総重量 (kg)				377.2

φ 318.5 (6-M33×1000) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト (丸鋼)	M33×1000	6.71 kg/本	60 本	402.6
平鋼	75×6×525	1.85 kg/枚	80 枚	148.0
ナット	六角ナット M33	0.280 kg/個	180 個	(50.4)
座金		0.085 kg/枚	60 枚	(5.1)
総重量 (kg)				550.6

φ 355.6 (6-M33×1000) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト (丸鋼)	M33×1000	6.71 kg/本	60 本	402.6
平鋼	75×6×575	2.03 kg/枚	80 枚	162.4
ナット	六角ナット M33	0.280 kg/個	180 個	(50.4)
座金		0.085 kg/枚	60 枚	(5.1)
総重量 (kg)				565.0

φ 406.4 (6-M36×1000) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト (丸鋼)	M36×1000	7.99 kg/本	60 本	479.4
平鋼	75×6×625	2.21 kg/枚	80 枚	176.8
ナット	六角ナット M36	0.384 kg/個	180 個	(69.1)
座金		0.105 kg/枚	60 枚	(6.3)
総重量 (kg)				656.2

表 9.42 F 型支柱の基礎寸法（張出長 1.0m の場合）

F-1 型

標識板面積 A×B	支柱寸法 D×t	基礎寸法 幅 C 長さ C 高さ H2	鉄筋 D13
1.0 m ² 以下	190.7×5.3	800 × 1900 × 1000	—
1.0 m ² 超～1.5 m ² 以下	190.7×5.3	800 × 1900 × 1000	—
1.5 m ² 超～2.5 m ² 以下	190.7×5.3	800 × 2400 × 1000	—
2.5 m ² 超～3.5 m ² 以下	216.3×5.8	800 × 2800 × 1000 (1000 × 2500 × 1000)	3 本 (—)
3.5 m ² 超～4.5 m ² 以下	267.4×6.6	800 × 3200 × 1000 (1000 × 2800 × 1000)	3 本 (—)

F-2 型

標識板面積 A×B	縦横比 B/A	支柱寸法 D×t	基礎寸法 幅 C 長さ C 高さ H2	鉄筋 D13
3.5 m ² 以下		216.3×5.8	800×2900×1000 (1000×2600×1000)	3 本 (—)
3.5 m ² 超～ 4.5 m ² 以下		267.4×6.6	1000×3300×1000	3 本
4.5 m ² 超～ 5.5 m ² 以下	2.0 未満 2.0 以上		(1200×3000×1000)	(3 本)
5.5 m ² 超～ 7.0 m ² 以下		318.5×6.9	1200×4100×1000 (1400×3500×1000)	4 本 (4 本)
7.0 m ² 超～ 8.0 m ² 以下	1.5 未満 1.5 以上			
8.0 m ² 超～ 9.5 m ² 以下		406.4×9.5	1400×4300×1000	4 本
9.5 m ² 超～11.0 m ² 以下			1400×5000×1000	4 本
11.0 m ² 超～12.5 m ² 以下			1400×5600×1000	5 本
12.5 m ² 超～14.0 m ² 以下			1400×6300×1000	5 本

【注】基礎寸法の（ ）書きは長さ方向に制約のある場合に採用することができる。

鉄筋 D13 の本数は最少本数を示す。

F 型基礎構造図

F-1 型 張出長 1.0m

支柱 D=190.7 (1.0 m²未満) の場合

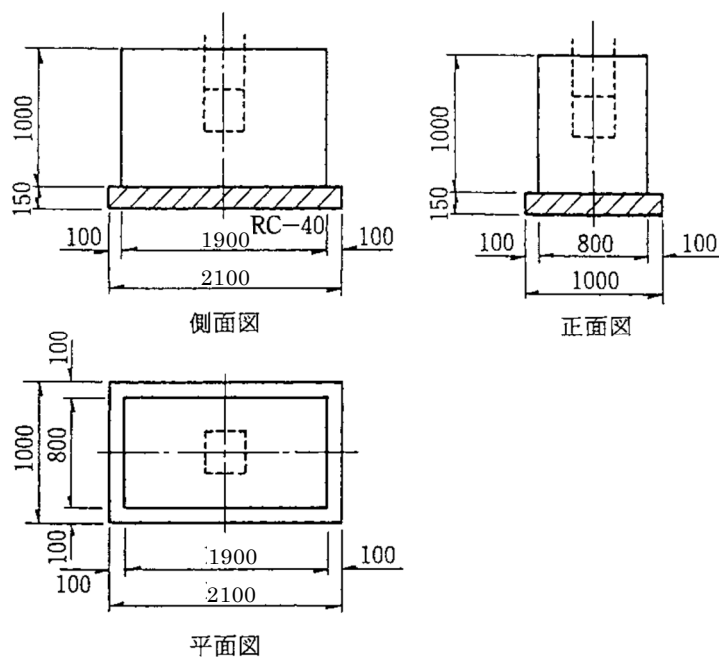


図 9.79

F-2 型 張出長 1.0m

支柱 D=318.5 の場合

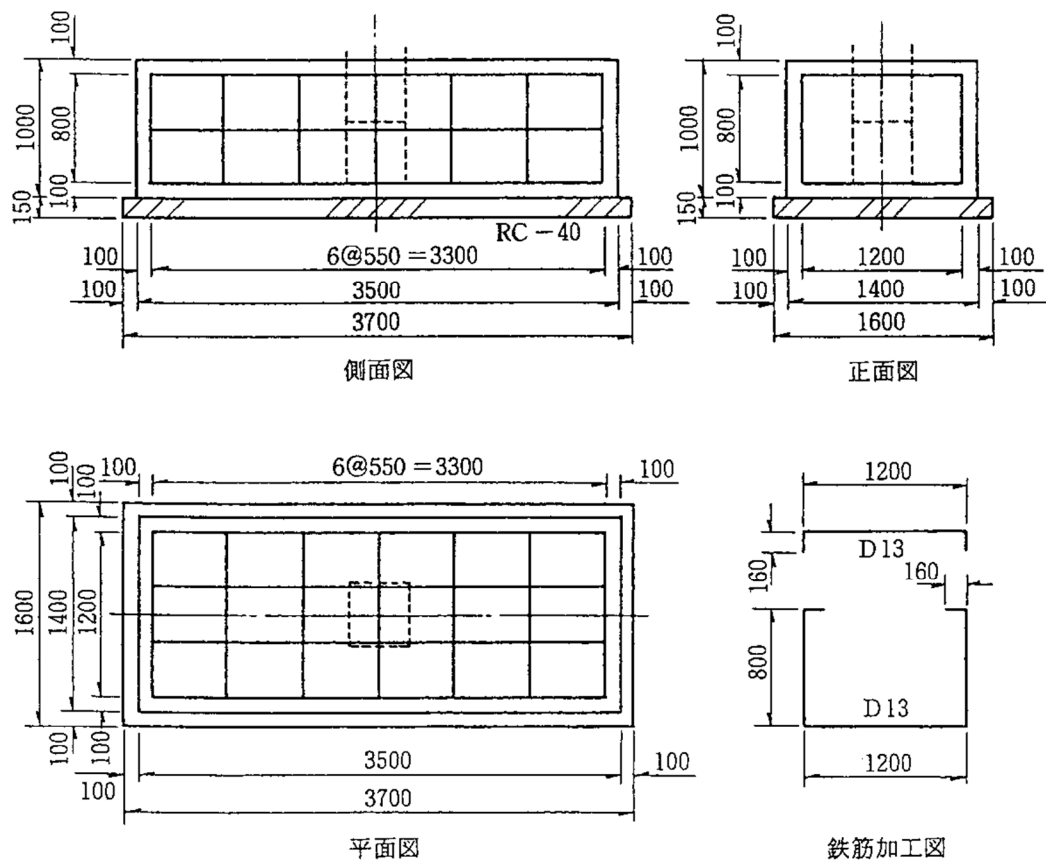


図 9.80

Technical drawing of a crane hook and its base. The drawing includes a side view and a base view.

Side View Dimensions:

- Overall length: $L = (2500 + B - 150) = 2350 + B$
- Hook end offset: 150
- Hook eye radius: L_1 , L_2
- Hook eye height: H
- Hook shaft diameter: $d\phi$
- Hook shaft length: 2500
- Hook shaft diameter: $D\phi$
- Hook shaft offset: $B_1 = \frac{B}{4}$, $B_2 = \frac{2B}{4}$, $B_1 = \frac{B}{4}$
- Hook shaft offset: $\frac{A}{2}$, A
- Hook shaft offset: 5000

Base View Dimensions:

- Base width: 100
- Base height: H_2
- Base offset: 100
- Base offset: 150
- Base offset: $\times 1 (300)$

Other Labels:

- Base material: C
- Carriageway surface: 車道面

フランジ部
標識板取付
ベースプレート
アンカーボルト

詳細図については F-1 型
(張出長 1.0m の場合)と同じ

【注2】※1 歩道に設置する基礎の上被りは、30 cmを標準とする。

9-2-54

表 9.43 支柱・梁寸フランジ部寸法表

(単位 : mm)

標識板面積 A×B	縦横比 B/A	支柱寸法 Dφ×t	梁寸法 dφ×t	L1	L2	H	フランジ F1φ	フランジ F2φ	フランジ プレート t	フランジ ボルト n×φ	11	12
0.7 m ² 以下	—	190.7×5.3	101.6×4.2	190	250	200	260	180	12	6×M16	160	160
0.7 m ² 超～1.0 m ² 以下	—	190.7×5.3	114.3×4.5	190	250	200	260	180	12	6×M16	160	160
1.0 m ² 超～1.7 m ² 以下	—	190.7×5.3	139.8×4.5	190	250	200	300	220	16	6×M22	200	200
1.7 m ² 超～2.0 m ² 以下	2.5 未満											
2.0 m ² 超～2.5 m ² 以下	2.5 以上	216.3×5.8	165.2×4.5	220	250	250	350	260	19	6×M22	200	200
	4.0 未満											
2.5 m ² 超～3.5 m ² 以下	4.0 以上	267.4×6.6	190.7×5.3	260	300	250	400	300	19	6×M27	200	200

表 9.44 アンカーボルト・ベースプレート寸法表

支柱径 Dφ	アンカー ボルト nφ	アンカー ボルト l	ベース プレート t	C	C1	C2	リフプレート t
190.7	4-M22	700	22	450	350	50	12
216.3	4-M27	850	22	450	350	50	12
267.4	4-M27	850	25	500	400	50	12

F-1 型

表 9.45 アンカーボルト数量表

φ 190.7 (4-M22×700) (10 基当り)

部材名称	規格及寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト (丸鋼)	M22 ×700	2.09 kg/本	40 本	83.6
平鋼	65×6×415	1.27 kg/枚	80 枚	101.6
ナット	六角ナット M22	0.076 kg/個	120 個	(9.1)
座金		0.027 kg/枚	40 枚	(1.1)
総重量 (kg)				185.2

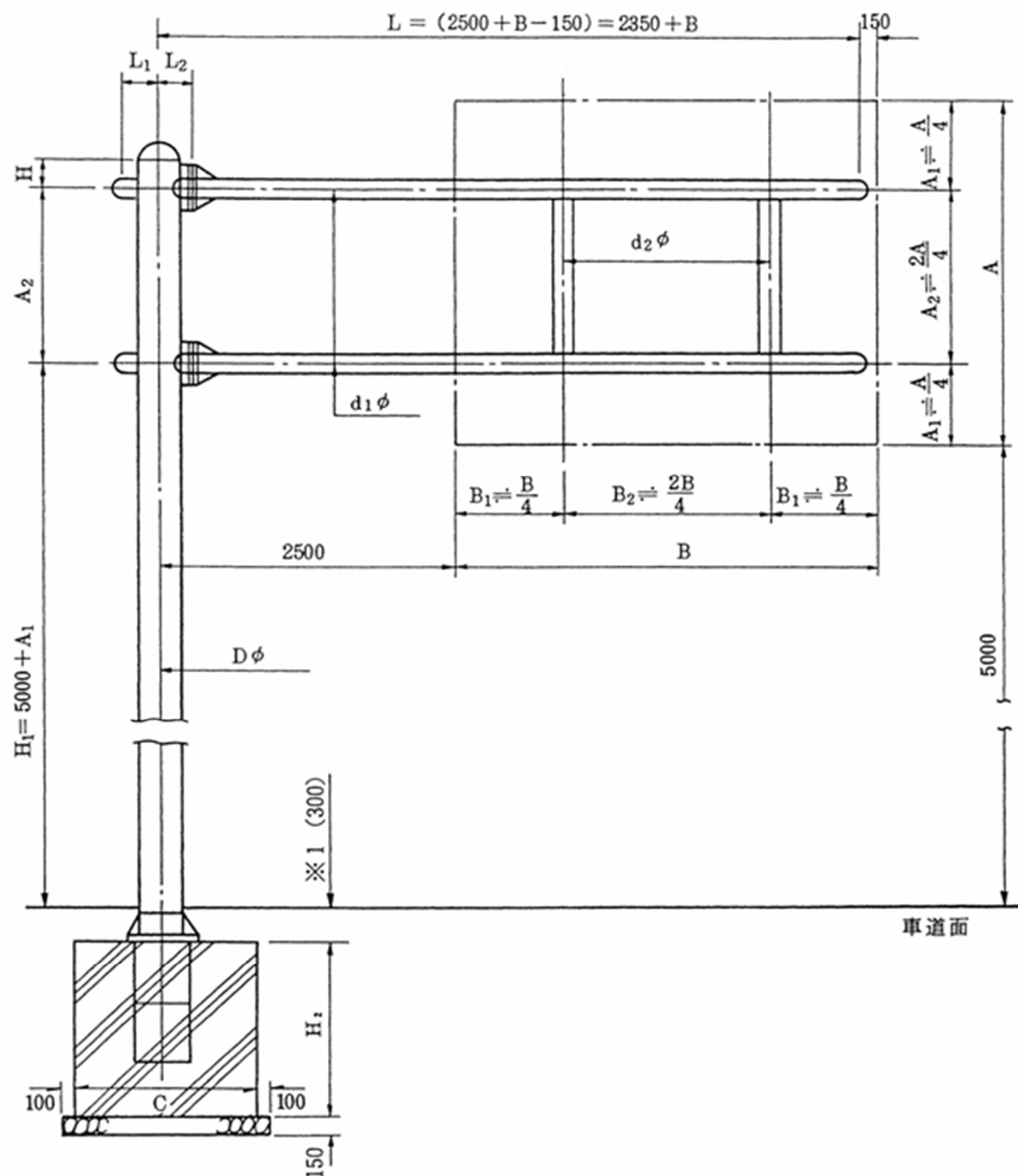
φ 216.3 (4-M27×850) (10 基当り)

部材名称	規格及寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト (丸鋼)	M27×850	3.82 kg/本	40 本	152.8
平鋼	65×6×415	1.27 kg/枚	80 枚	101.6
ナット	六角ナット M27	0.161 kg/個	120 個	(19.3)
座金		0.047 kg/枚	40 枚	(1.9)
総重量 (kg)				254.4

φ 267.4 (4-M27×850) (10 基当り)

部材名称	規格及寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト (丸鋼)	M27×850	3.82 kg/本	40 本	152.8
平鋼	65×6×465	1.42 kg/枚	80 枚	113.6
ナット	六角ナット M27	0.161 kg/個	120 個	(19.3)
座金		0.047 kg/枚	40 枚	(1.9)
総重量 (kg)				266.4

③ F-2 型（張出長 2.5m の場合）



フランジ部
標識板取付
ベースプレート
アンカーボルト

詳細図については F-2 型
(張出長 1.0m の場合) と同じ

【注 1】 F-2 型使用は $A > 1.5\text{m}$ 又は標識板面積 $> 3.5\text{ m}^2$ の場合

【注 2】 ※1 歩道に設置する基礎の上被りは、30 cm を標準とする。

図 9.82

表 9.46 支柱・梁寸およびフランジ部寸法表

(単位 : mm)

標識板面積 A×B	縦横比 B/A	支柱寸法 Dφ×t	梁寸法 dφ×t	梁寸法 dφ×t	L1	L2	H	フランジ F1φ	フランジ F2φ	フランジ プレート t	フランジ ボルト n×φ	11	12
2.5 m ² 以下	—	216.3×5.8	114.3×4.5	76.3×3.2	190	250	200	300	220	12	8×M16	200	200
2.5 m ² 超～ 3.5 m ² 以下	—	267.4×6.6	139.8×4.5	101.6×4.2	230	250	200	300	220	16	8×M20	200	200
3.5 m ² 超～ 5.0 m ² 以下	2.0 未満	318.5×6.9	165.2×4.5	114.3×4.5	270	300	250	350	260	16	8×M20	250	250
	2.0 以上												
5.0 m ² 超～ 6.5 m ² 以下	—	355.6×7.9	190.7×5.3	139.8×4.5	300	300	250	400	300	16	8×M22	250	250
6.5 m ² 超～ 7.5 m ² 以下	2.0 未満												
	2.0 以上	406.4×9.5	216.3×5.8	139.8×4.5	340	350	300	400	300	22	8×M27	250	250
7.5 m ² 超～ 9.5 m ² 以下	1.5 未満												
9.5 m ² 超～10.5 m ² 以下	1.5 未満												

表 9.47 アンカーボルト・ベースプレート寸法表

支柱径 D φ	アンカー ボルト n×φ	アンカー ボルト l	ベース プレート t	C	C1	C2	リアプレート t
216.3	6-M22	700	22	600	450	75	12
267.4	6-M27	850	25	600	450	75	12
318.5	6-M33	1000	28	600	450	75	12
355.6	6-M33	1000	32	650	500	75	12
406.4	6-M36	1000	32	700	550	75	12

表 9.48 アンカーボルト数量表

φ 216.3 (6-M22×700) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト(丸鋼)	M22×700	2.09 kg/本	60 本	125.4
平鋼	75×6×525	1.85 kg/枚	80 枚	148.0
ナット	六角ナット M22	0.076 kg/個	160 個	(13.7)
座金		0.019 kg/枚	60 枚	(1.1)
総重量 (kg)				273.4

φ 267.4 (6-M27×850) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト(丸鋼)	M27 ×850	3.82 kg/本	60 本	229.2
平鋼	75×6×525	1.85 kg/枚	80 枚	148.0
ナット	六角ナット M27	0.160 kg/個	180 個	(28.8)
座金		0.044 kg/枚	60 枚	(2.6)
総重量 (kg)				377.2

φ 318.5 (6-M33×1000) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト(丸鋼)	M33×1000	6.71 kg/本	60 本	402.6
平鋼	75×6×525	1.85 kg/枚	80 枚	148.0
ナット	六角ナット M33	0.280 kg/個	180 個	(50.4)
座金		0.085 kg/枚	60 枚	(5.1)
総重量 (kg)				550.6

φ 355.6 (6-M33×1000) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト(丸鋼)	M33×1000	6.71 kg/本	60 本	402.6
平鋼	75×6×575	2.03 kg/枚	80 枚	162.4
ナット	六角ナット M33	0.280 kg/個	180 個	(50.4)
座金		0.085 kg/枚	60 枚	(5.1)
総重量 (kg)				565.0

φ 406.4 (6-M36×1000) (10 基当り)

部材名称	規格および寸法	単位重量	数量	重量 (kg)
ボルト(丸鋼)	M36×1000	7.99 kg/本	60 本	479.4
平鋼	75×6×625	2.21 kg/枚	80 枚	176.8
ナット	六角ナット M36	0.384 kg/個	180 個	(69.1)
座金		0.105 kg/枚	60 枚	(6.3)
総重量 (kg)				656.2

表 9.49 F 型支柱の基礎寸法（張出長 2.5m の場合）

F-1 型

標識板面積 A×B	縦横比 B/A	支柱寸法 D×t	基礎寸法 幅 C 長さ C 高さ H2	鉄筋 D13
0.7 m ² 以下		190.7×5.3	800×1600×1000	——
0.7 m ² 超～1.0 m ² 以下		190.7×5.3	800×1600×1000	——
1.0 m ² 超～1.7 m ² 以下		190.7×5.3	800×2200×1000	——
1.7 m ² 超～2.0 m ² 以下	2.5 未満			
	2.5 以上	216.3×5.8	800×2500×1000 (1000×2200×1000)	3 本 (—)
2.0 m ² 超～2.5 m ² 以下	4.0 未満			
	4.0 以上	267.4×6.6	800×2900×1000 (1000×2600×1000)	3 本 (—)
2.5 m ² 超～3.5 m ² 以下				

F-2 型

標識板面積 A×B	縦横比 B/A	支柱寸法 D×t	基礎寸法 幅 C 長さ C 高さ H2	鉄筋 D13
2.5 m ² 以下	2.5 未満	216.3×5.8	800×2800×1000 (1000×2500×1000)	3 本 (—)
	2.5 以上	267.4×6.6	1000×3000×1000 (1200×2700×1000)	— (—)
2.5 m ² 超～ 3.5 m ² 以下	2.5 未満			
	2.5 以上	318.5×6.9	1200×3300×1000 (1400×2900×1000)	3 本 (—)
3.5 m ² 超～ 5.0 m ² 以下	2.0 未満			
	2.0 以上	355.6×7.9	1400×3900×1000	4 本
5.0 m ² 超～ 6.5 m ² 以下				
6.5 m ² 超～ 7.5 m ² 以下	2.0 未満	406.4×9.5	1400×3700×1000	4 本
	2.0 以上			
7.5 m ² 超～ 9.5 m ² 以下			1400×4900×1000	4 本
9.5 m ² 超～10.5 m ² 以下	1.5 未満		1400×5300×1000	4 本

注) 基礎寸法の () 書きは長さ方向に制約のある場合に採用することができる。

鉄筋 D13 の本数は最少本数を示す。

標識支柱重量算定式

① F-1 型（張出長 1.0m）の場合

支柱径 φ 190.7 (1 m²未満)

$$W = 12.7A + 10.1B + 24.2C + 202.65$$

支柱径 φ 190.7 (1.0 m²超 1.5 m²以下)

$$W = 12.1A + 12.2B + 24.2C + 203.68$$

支柱径 φ 190.7 (1.5 m²超 2.5 m²以下)

$$W = 12.1A + 15.0B + 24.2C + 217.13$$

支柱径 φ 216.3

F-1 型（張出長 2.5m）の場合

支柱径 φ 190.7 (0.7 m²未満)

$$W = 12.1A + 10.1B + 24.2C + 217.8$$

支柱径 φ 190.7 (0.7 m²超 1.0 m²未満)

$$W = 12.1A + 12.2B + 24.2C + 221.98$$

支柱径 φ 190.7 (1.0 m²超 1.7 m²未満) B/A が 2.5 未満

$$W = 12.1A + 15.0B + 24.2C + 239.63$$

支柱径 φ 216.7

$$W = 15.05A + 17.8B + 30.1C + 260.50$$

支柱径 $\phi 267.4$

$$W = 21.2A + 24.2B + 42.4C + 353.03$$

② F-2 型（張出長 1.0m）の場合

支柱径 $\phi 216.3$

$$W = 28.35A + 24.4B + 30.1C + 335.76$$

支柱径 $\phi 267.4$

$$W = 41.9A + 30.0B + 42.4C + 409.47$$

支柱径 $\phi 318.5$

$$W = 51.95A + 35.6B + 53.0C + 499.95$$

支柱径 $\phi 355.6$

$$W = 65.78A + 48.4B + 67.7C + 630.12$$

支柱径 $\phi 406.4$

$$W = 84.75A + 60.2B + 93.0C + 816.51$$

W：標識柱重量（kg）

A：標識板縦長（m）

B：標識板横長（m）

C：標準標識板下高 H=5.0m に対する増減値（m）

（例、マウントアップ歩道の場合 C=-0.25）

$$W = 15.05A + 17.8B + 30.1C + 287.20$$

支柱径 $\phi 267.4$

$$W = 21.2A + 24.2B + 42.4C + 392.27$$

F-2 型（張出長 2.5m）の場合

支柱径 $\phi 216.3$

$$W = 28.35A + 24.4B + 30.1C + 372.36$$

支柱径 $\phi 267.4$

$$W = 41.9A + 30.0B + 42.4C + 454.47$$

支柱径 $\phi 318.5$

$$W = 51.95A + 35.6B + 53.0C + 553.35$$

支柱径 $\phi 355.6$

$$W = 65.78A + 48.4B + 67.7C + 702.72$$

支柱径 $\phi 406.4$

$$W = 84.75A + 60.2B + 93.0C + 906.81$$

第3節 路面標示の設置

1. 路面標示の種類と設置者区分

路面標示は、「標識令」に規定される「区画線」と「道路標示」のほか、交通の安全と円滑の確保のために用いられる法定外の路面標示をいう。路面標示の種類と設置者の区分は表 9.50 のとおりである。

表 9.50 路面標示の種類と設置者区分 (ハンドブック p5)

分 類		区 画 線 (道路管理者)	道路標示(公安委員会)	
			規制標示	指示標示
線	中 央 線 車 外 側 等 の 表 示	車道中央線(101)		中央線(205)
		車線境界線(102)	車両通行帯(109)	車線境界線(206)
		車道外側線(103) 車線幅員の変更 (105)	路側帯(108) 駐停車禁止路側帯(108 の 2) 歩行者用路側帯(108 の 3)	
			追越しのための右側部分はみ出し 通行禁止(102) 進路変更禁止(102 の 2)	
				停止線(203)
線・ 記号	横 断 車 駐 先 道 路 優 等 の 表 示	歩行者横断指導 線 (104)		横断歩道(201) 斜め横断可(201 の 2) 自転車横断帯(201 の 3) 横断歩道又は自転車 横断帯あり(210)
		路上駐車場(108)	平行駐車(112) 駐停車禁止(103) 直角駐車(113) 駐車禁止(104) 斜め駐車(114)	
			優先本線車道(109 の 2)	前方優先道路(211)
			普通自転車歩道通行可(114 の 2) 普通自転車の歩道通行部分 (114 の 3) 普通自転車の交差点進入禁止 (114 の 4)	
記号		導流帯(107)	進行方向別通行区分(110)	進行方向(204) 導流帯(208 の 2)
			立入禁止部分(106) 停止禁止部分(107)	安全地帯(207) 路面電車停留場(209)
		路上障害物の接近(106)		安全地帯または路上 障害物に接近(208)
文字・ 記号	転 回 禁 止 等 の 表 示		転回禁止(101) 右左折の方法(111) 終り(115)	右側通行(202) 二段停止線(203 の 2)
文字	車両通行区分 最 高 速 度 等 の 表 示		車両通行区分(109 の 3) 特定の種類の車両の通行区分(109 の 4) 牽引自動車の高速自動車国道通 行区分(109 の 5) 専用通行帯(109 の 6) 路線バス等優先通行帯(109 の 7) 牽引自動車の自動車専用道路第 一通行帯通行指定区分(109 の 8) 最高速度(105)	

2. 適用範囲

この要領は、路面標示の設計に適用するが、定めのない事項については、下表の示方書等による。

表 9.51

示方書・要綱等	発刊年	発刊者
道路標識・区画線及び道路標示に関する命令	S35.12	建設省令第3号
道路技術規準通達集第七次改訂	H14.3	国土交通省道路局企画課監修
路面標示ハットブック第5版	H30.10	(社)全国道路標識標示業協会
改訂路面標示設置の手引	H16.7	(社)交通工学研究会
道路構造令の解説と運用	H27.6	(社)日本道路協会
道路設計要領 設計編	H26.3	中部地方整備局
道路標示 文字・記号の図例	H10.9	(社)岐阜県道路交通安全施設業協会
法定外表示等の設置指針について(通達)	R5.3.17	警察庁規発第24号
法定外表示(カラー舗装)の色彩について(通知)	H25.11.28	道維第525号

3. 区画線の設置

3.1 区画線の使用種別

- (1) 一般地域は溶融式とする。
- (2) 積雪寒冷地域(設計要領第1章道路設計一般第4節積雪寒冷特別地域の区分による)は加熱式ペイントを基本とするが、近年の気象状況等を考慮し、溶融式を使用することもできる。
ただし、公安委員会が設置した道路標示は、溶融式とする。
- (3) 区画線表示期間が暫定的である区間は、常温式ペイントを原則とする。
- (4) 高視認性区画線は、下記のような箇所等において設置することができる。
 - a) 夜間の交通事故対策として、交通の安全を図る必要がある場合
 - b) 曲線部等で降雨時等に交通の誘導を行う必要がある場合
 - c) 冬季において、チェーン等による摩擦の恐れのない場合
- (5) 排水性舗装施工箇所等を使用する区画線については、排水穴がふさがれないような区画線の使用をも検討すること。

3.2 特徴及び適用（ハンドブック p128, 129）

(1) 特徴

路面標示用塗料の性能及び施工上の特徴は表 9.52 のとおりである。なお、道路鋸及び標示筒は、それらの目的が路面標示の補助であり、貼付材については需要がわずかであるため比較対象から除いた。

表 9.52 路面標示用塗料の特徴

大別	特性	1 種（常温）	2 種（加熱）	3 種（熔融）
性能	固着力	大	大	中 セメントコンクリート舗装で作業条件の不適當、又は亀裂の多い路面では亀裂部分より接着不良を起こすことがある。
	乾燥時間（交通開放）	15 分以内	10 分以内	3 分以内
	白さ	大	中	中
	夜間反射 （ガラスビーズの効果）	中	大	大
	湿潤時のすべり抵抗	中	中	中
	耐摩耗性	小	中	大
	耐候性（変色を含む）	大	大	中
	有効寿命	小	中	大
施工性	施工中のタイヤ等による持ち逃げ	有	有	少ない
	施工可能な厚さの範囲 （1 回施工）	小 （0.2 mm まで）	小 （0.3 mm まで）	大 （1.0～2.5 mm まで）
	交通への支障度	大	中	小

(2) 適用

路面標示は、それぞれ特性が異なり耐久性や養生時間に相違があるため、道路条件、交通条件及び気象などの環境、特に冬期のタイヤチェーンなどの使用状況、その他施工性、経済性などを考慮して効果的な工法を選択することが肝要である。次に、各工法の適用例を述べる。

① 常温式

交通量の少ない道路の車道中央線、車道外側線及び垂直面などに適する。石だたみ、レンガ舗装、仮舗装、損傷のはなはだしい路面などはこれによることが望ましい。積雪寒冷地にも適する。

② 加熱式

道路縦断方向の標示（実線及び破線）に適する。高速道路の車道中央線、車線境界線及び車道外側線に最適で、積雪寒冷地にも適する。

③ 熔融式

(a) 輪数（タイヤに踏まれる回数）の多い車道中央線、車線境界線、車道外側線及び導流帯標示などに適する。

(b) 車両による摩耗の多い停止線、曲線部分及び交差点、歩行者による摩耗の多い横断歩道などの標示に適する。

(c) 石だたみ、レンガ舗装、仮舗装及び半年以内にオーバーレイが予定されている路面などには適さない。

道路条件に適合する工法は一般的に表 9.53 のようになる。

表 9.53 道路条件に適合する工法

道路の区分	路面の状態	路面標示の区分	温暖地		寒冷地	
			交通量大	交通量小	交通量大	交通量小
一般道路	一般的な路面	縦方向の線	M	M・H	M・H	H
		横断線・文字記号	M	M	M	M
	仮舗装	—	C	C	C	C
	亀裂の多い路面	—	H・C	H・C	H・C	H・C
	石だたみ・レンガなど	—	C	C	C	C
高速自動車国道	一般的な路面	—	H・M	H	H	H
垂直面	—	—	C	C	C	C

凡例 C：常温式工法 H：加熱式工法 M：熔融式工法

3.3 車道外側線（手引 p101）

(1) 車道外側線設置上の一般原則

- ・車道の外側の縁線を示す必要のある区間に設置する。
- ・車道外側を設置した場合の最小車道幅員は 3m とし、2 車線で運用する場合の最小車道幅員は 5.5m とする。

（解説）

車道外側線は基本的には車道と路肩との境界を示すものであり、また設置することによって走行時の視線誘導を高める効果をもつので、必要のある区間の車道の外側に設置するものとする。いくつかの原則的事項を補足すると次のようになる。

- ① 車道に接続して舗装路肩があり、舗装路肩と車道との境界が色彩等によって明確な場合は設置しなくてもよい。
- ② 車道に接続して歩道がある場合にも原則として設置する。ただし歩・車道境界に街渠があり、色彩・構造等により車道外側が明確な場合には設置しなくともよい。しかし、街渠が車道として使用できない構造の場合は設置する。
- ③ 車道と路肩等とが同一面にあり、これをコンクリートブロック等によって区切って歩道とした場合には、原則として設置する。
- ④ 路面より一段高い構造の中央分離帯等のある場合にも原則として設置する。ただし、中央分離帯等と車道との境界に街渠があり、色彩・構造等により車道外側が明確な場合は必ずしも設置しなくともよいが、街渠がない場合、街渠が車道として使用できない構造の場合および中央分離帯が切れている場合には設置する。

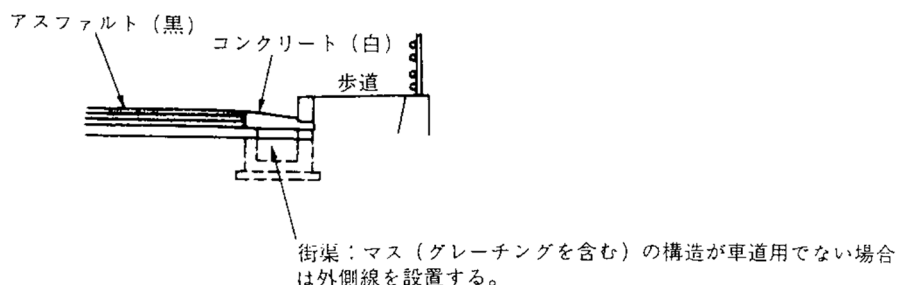


図 9.83 車道外側線を設置しなくてもよい参考例

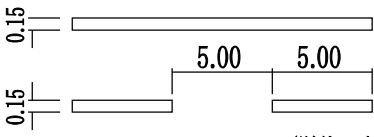
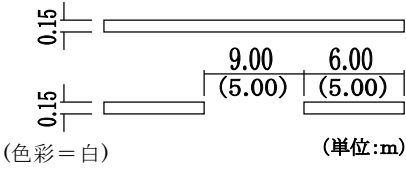
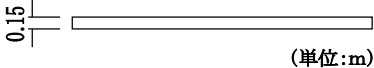
車道外側は本来の目的以外にも、歩道の設けられていない道路または道路の歩道の設けられていない側での路側帯を示す目的にも使用される（「標識令」第 7 条）。この目的に使

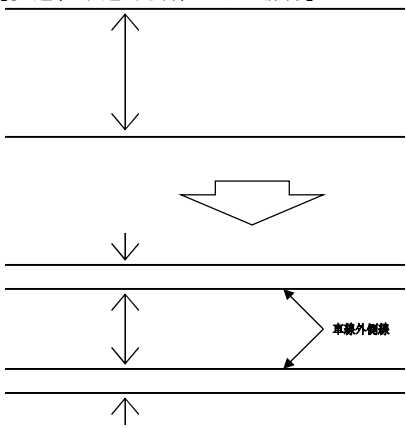
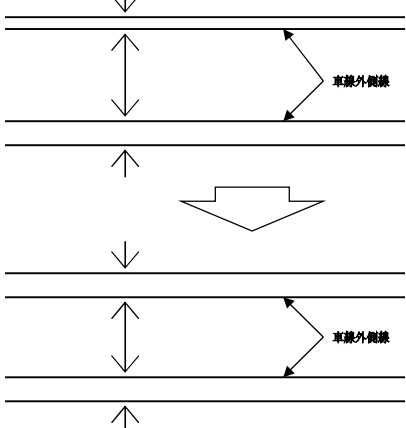
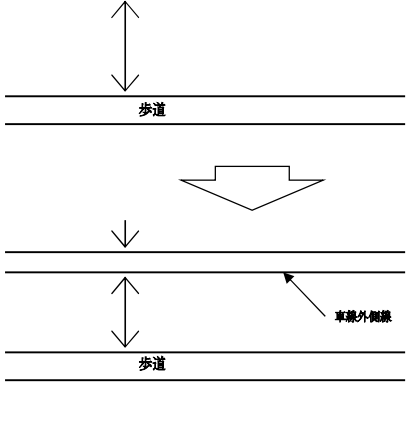
用するためにはある程度の幅員が必要であり、原則として 1m 以上の幅員を有する路側帯を設けることとする。ただし歩行者の交通量が著しく少ない道路にあっては、路側帯の幅員を 0.5m 以上 1.0m 未満とすることができる（道路交通法施行令第 1 条の 2 第 1 項では、片側 1 車線道路にあっては 0.75m 以上を標準、0.5～0.75m を特例としているが、現実には自転車の通行が想定されるので、1.0m 以上とした）。この場合、道路構造令第 8 条の規定に準じ、第 3 種の 2～4 級相当の道路においては、路肩の最小幅員の標準値 0.75m を確保する必要がある。

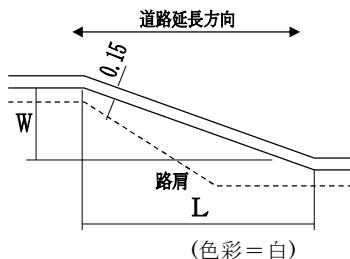
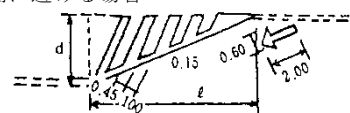
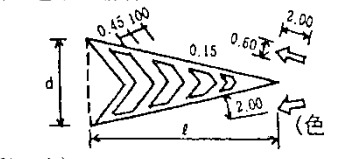
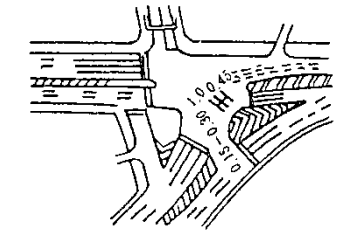
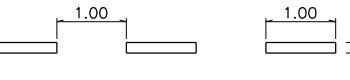
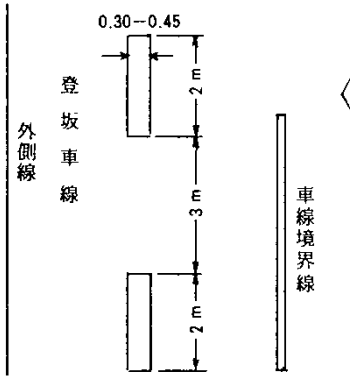
また、設置計画においては路側帯が狭すぎて歩行が困難にならないように、路側帯としての必要幅員を決める必要がある。

3.4 設置基準

表 9.54 区画線設置要項一覧表

種類番号	設置要領	
車線中央線 (101)	1)中央分離帯の設置されていない道路で車線幅 5.5m 以上の区間に設置する。 2)交差しまたは分岐する道路が主道路の場合は連続されるものとし、従道路の場合は隅切りで切断するものとする。	 (単位:m)
車線境界線 (102)	1)片側 2 車線以上の車道に設置する。 2)右図()の寸法は、曲線半径の小さい曲線部または縦断勾配の急な箇所等、特に区画線の連続的視認性を良好に保つ必要のある区間、あるいは都市部にあって交差点間隔の狭い地域等の場合に適用することができる。	 (単位:m) (色彩=白)
車道外側線 (103)	車道外側線を設置する場合の原則は一般的に次のとおりである。 ① 原則としてすべての道路に設置する。ただし、最小車道幅員は 3.0m とする。 ② 2 車線道路には原則として設置する。ただし、この場合の路面表示による車道幅員が 5.5m 以下の場合には設置しない。 ③ 車道に接して舗装路肩があり、路肩と車道との境界が色彩等によって明確に判別できる場合は設置しない場合もある。 ④ 車道に接して歩道がある場合にも原則として設置する。 ただし、歩車道境界に街渠があり、色彩又は構造的に車道外側が明瞭に分るときは設置しない場合もある。 ⑤ 車道と路肩が同一面にあり、コンクリートブロック等により区切って歩道とした場合は設置しないことがある。 ⑥ 中央分離帯（路面より一段高い構造のもの）がある場合には原則とし設置する。 ただし、車道と中央分離帯との境界が色彩等により明確な場合には、設置しない場合がある。	 (単位:m)

	歩道のない区間における車道外側線（路側帯）の設置 歩道が設けられていない道路の区間において、車道外側線（路側帯）部分を広く確保し、歩行者・自転車の安全を図るとともに、車道幅員を減少させることにより、通行車両の速度の抑制を図る。 (1) 次の道路を重点的に取り上げる。 ア 裏通り等で、車両の通行が少ない道路 イ 中央線が設けられていない道路 ウ 安全な対面通行を確保できる程度に見通しがよい道路 (2) 片方にのみ歩道がある道路の区間においても、歩道のない側について同様の措置を考えることとする。 (3) 中央線が設けられている道路又は多車線道路においても、必要により、同様の措置を考えることとする。	図例 1 [歩道、車道外側線のない場合]  図例 2 [路肩（路側帯）が狭い場合]  図例 3 [片側に歩道のある場合] 
--	--	--

車道幅員の変更 (105) 車道幅員の変更 (105)	1)車道幅員の異なる接続の全てに設置する。 2)摺付長(l)は、当該道路の設計速度に応じて決めるものとする。(下表参考) すりつけ長は次式によって求められる値を標準とする $L = 0.5 V W \sim 0.6 V W$ L：すりつけ長 (m) V：設計速度 (km/h) W：すりつけ幅 (m) 都市部で 0.5 V W、地方部では 0.6 V Wを目安とする 摺付率の標準値 (構造令 p379) <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">設計速度 km/h)</th><th colspan="2">摺付率の標準値</th></tr> <tr> <th>地方部</th><th>都市部</th></tr> <tr> <td>60</td><td>1/40</td><td>1/30</td></tr> <tr> <td>50</td><td>1/30</td><td>1/25</td></tr> <tr> <td>40</td><td>1/25</td><td>1/20</td></tr> <tr> <td>30</td><td>1/20</td><td>1/15</td></tr> <tr> <td>20</td><td>1/15</td><td>1/10</td></tr> </table> 3)標準、視線誘導標、防護柵の施設も考慮すること。	設計速度 km/h)	摺付率の標準値		地方部	都市部	60	1/40	1/30	50	1/30	1/25	40	1/25	1/20	30	1/20	1/15	20	1/15	1/10	 (色彩＝白)
設計速度 km/h)	摺付率の標準値																					
	地方部	都市部																				
60	1/40	1/30																				
50	1/30	1/25																				
40	1/25	1/20																				
30	1/20	1/15																				
20	1/15	1/10																				
路上障害物の接近 (106)	1)車道内および車道端に橋脚、橋台、擁壁、安全島等の障害物がある箇所全てに設置する。 2)車道幅員の変化する箇所にも(105)にかえて設置するものとする。 3)摺付長「車道幅員の変更」2)に準ずる。	片側に避ける場合  両側に避ける場合  (色彩＝白)																				
導流帯 (107)	複雑、変形交差点等においてやむを得ず縁石による導流施設を設けず進路を誘導する必要がある場合に設置する。	 (色彩＝白)																				
路上駐車場 (108)	道路管理者が設置または管理する路上駐車場に道路標識(117-A)とともに設置する。																					
登坂車線	登坂車線 トラックの混入率が高く上りの縦断勾配の急な道路では交通容量の低下が見込まれることから、道路構造例ではその第 21 条に「縦断勾配が 5% (高速自動車国道等では 3%) を超える車道には必要に応じ登坂車線を設けるものとする。また、その幅員は 3m とする」と規定されている。このトラック類の走行する登坂車線と乗用車などの走行する一般車線との間には右図のような長さ 2.0m その間隔 3.0m の白色の破線を設置する。																					

(1) 交差点取付部における路面標示

① 車線幅員及び車線数の原則

車線幅員及び車線数については、「道路構造令 第5章 5.4 車線幅員と車線数」に準じる。

(2) 右折車線の設置要領（ハンドブック p22,23）

右折禁止車線の場合や低規格の比較的交通量の少ない道路の交差点を除いて、交差点には右折車線を設置する。

① 中央分離帯の切削と車線幅員の縮小

右折車線を確保できるだけの幅員が中央分離帯の側帯にない場合には、中央分離帯を切削し、加えて流入部の各車線の幅員を縮小して右折車線の幅員を確保する。（図○）図○のように中央線をシフトさせないで右折車線を設置した場合、シフト幅は中央線と右折車線の車線境界線とのずれ幅 Δw である。切削前の中央分離帯の幅員によってはシフト幅 Δw の値が小さく、全区間にわたってゼブラ標示を行うことが施工上困難になるときがある。その場合には外側の線を標示し、ゼブラハッチは可能な範囲で標示するようにする。

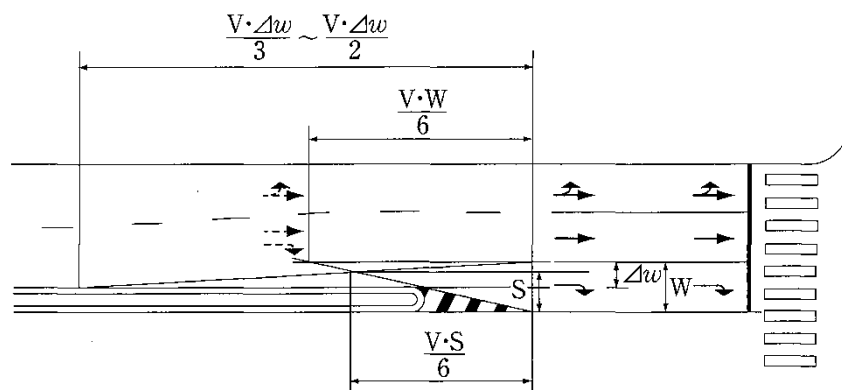


図 9.84 中央分離帯の切削と車線幅員の縮小

② 車道中央線のシフトと車線幅員の縮小

中央分離帯が設置されていないか、設置されていても幅員が狭い場合には車道中央線を右側に変移させ、流出車線も含めて車線幅員を縮小し右折車線を生み出す。

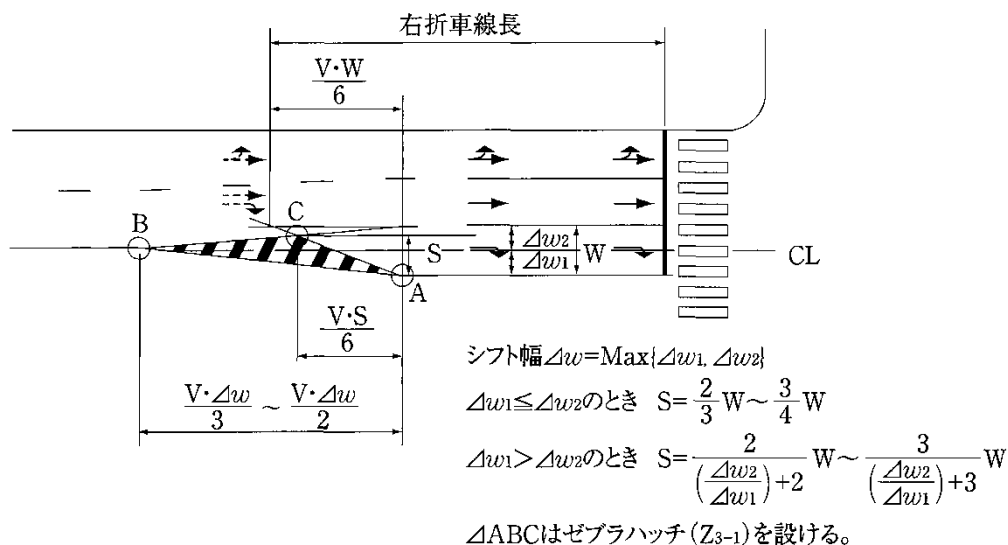


図 9.85 車道中央線のシフトと車線幅員の縮小

③ 交差点近傍における停車帯の処理

停車帯が設置されている道路では、交差点付近で停車車両が交通を妨げないようにするため、停車帯を削除する。

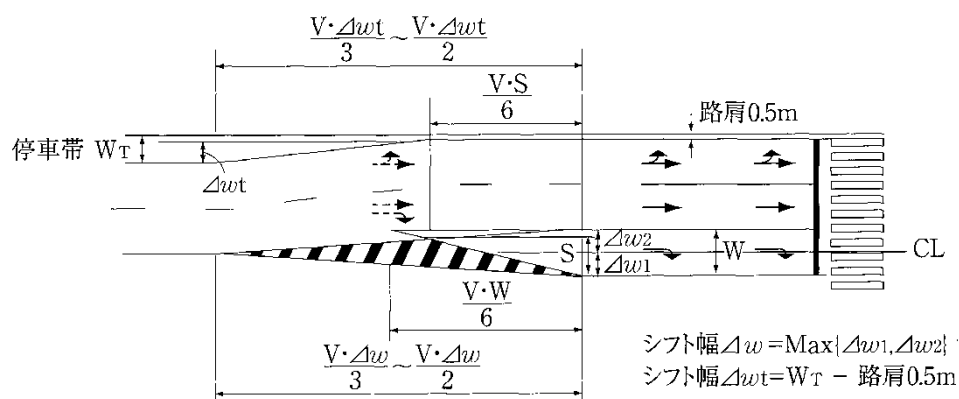


図 9.86 停車帯の削除

(3) 右折需要の多い交差点が密に連続している場合（ハンドブック p24）

都市部の道路灯で、右折需要の比較的多い交差点が連続する場合、車道幅員が 15m 程度以上あれば、路面標示によって中央帯相当部分を設け、連続的に右折車線を配置することができる。ただし、実際に設置する際は交通安全に十分配慮して計画すること。

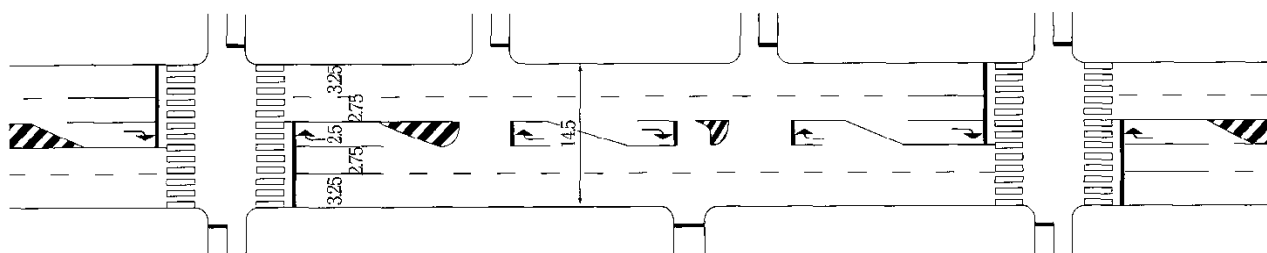


図 9.87 右折需要の多い交差点が密に連続している場合

(4) 左折車線の設置要領（ハンドブック p23）

左折車線は、下記のような場合等に設置する。

- ① 交角が鋭角の交差点
- ② 左折交通量が多い。
- ③ 左折車の速度が高い。
- ④ 左折車と横断歩行者がともに多く、左折待ち車両が直進交通を妨害する。

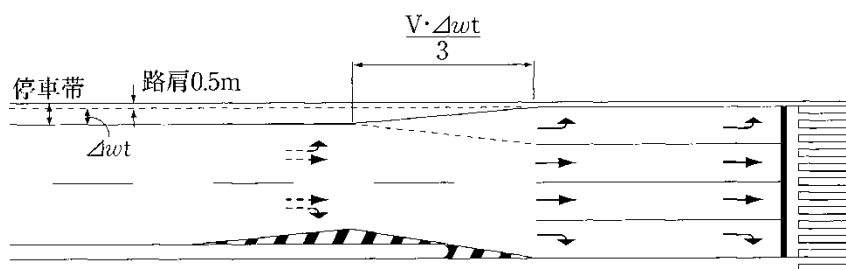


図 9.88 停車帯を削除して左折車線を設ける場合

3.5 高視認性区画線

- (1) 高視認性区画線については、通常の区画線と同様に、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に基づき設置する。
- (2) 高視認性区画線は、視界の悪い夜間時および雨天時の交通事故防止に効果的であり、夜間時および雨天時の交通事故が多発している区間に設置する。
- (3) 高視認性区画線の採用にあたっては、施工場所の特性に応じた製品を採用するとともに、特に以下の点に注意する。

道路維持管理等に伴う工事を行う場合に、既存の公安委員会が設置した道路標示の復旧については、公安委員会の指定による。

- (4) 高視認性区画線は、以下の区間について、必要に応じて設置する。
 - ① 夜間時および雨天時の交通事故が多発している区間
 - ② 路側が危険な区間
 - (a) 車両が路外へ転落する恐れのある区間（路面と路外の高さの差（2m 以上）がある区間設置する。）
 - (b) 道路が湖、川、沼地、水路等に近接している区間（路外逸脱した車両が水没して大事故の原因となるので、路側に湖、川、沼地水路等を有する道路など、路側を明示する必要がある区間に設置する。）
 - ③ 道路が鉄道などに接近している区間（道路が、鉄道、軌道または他の道路とも接近もしくは立体交差していて、車両が路外に逸脱して鉄道、軌道または他の道路に進入する恐れのある区間に設置する。）
 - ④ 幅員、線形等との関連で危険な区間
 - (a) 車線数、車道幅員、路肩幅員の減少などにより、道路の幅員構成が急変する区間
 - (b) 直線から緩和曲線を挿入せずに小半径の曲線部分に移行する区間
 - (c) 曲線半径がおおむね 300m 以下の区間
 - (d) 右折車線等により本線が移行している交差点の影響区間
 - ⑤ 構造物との関連で必要な区間
 - (a) 橋梁、高架、トンネル等およびその前後の区間
 - (b) 車道内および車道端に橋脚、橋台、擁壁、安全島等がある区間
 - ⑥ 変形交差点で設置するチャンネリゼーションのゼブラマーク（導流帯－変形交差点において、車両の交差が多く、これに起因する交通渋滞または交通事故が発生している場合に、チャンネリゼーションのゼブラマークを設置する。）

【参考】

- (1) 区画線の設置位置は標示すべき位置を中心に設置する。

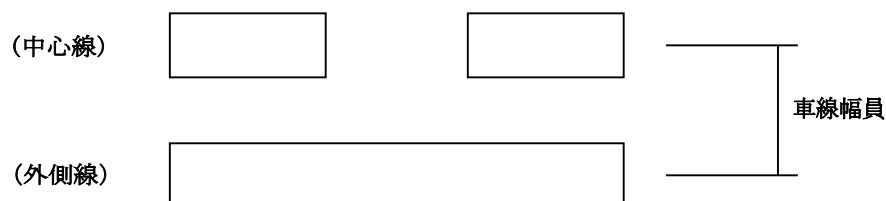


図 9.89

- (2) 交通信号交差点以外では、主道路の車道中央線、車道外側線を連続させる。
- (3) 待避所の外側線は路側に沿って連続して設置する。

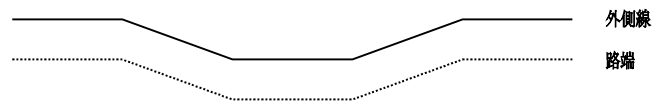


図 9.90

- (4) 路上障害物の視認性を特に高める必要がある場合には、区画線設置に合わせて道路鋸の設置をする。
- (5) レーンマークの規格及び施工長は表 9.55，表 9.56 に示す。

(「道路標示 文字・記号の図例」より)

表 9.55 レーンマークの規格および施工長(その1)

種 別	規格(m)	施工長(m)	種 別	規格(m)	施工長(m)
転回禁止	5.0	23.0	自転車侵入禁止	5.0	11.0
10	5.0	17.1	自転車横断帯		
20	5.0	19.0		4.0	15.0
30	5.0	20.0	止まれ	1.5	13.0
40	5.0	20.0	7～9	1.5	4.6
50	5.0	19.0	30	0.8	2.0
60	5.0	21.5	14～16	1.5	8.0
70	5.0	17.3	時間 1～0	1.5	
80	5.0	22.2	大型・特	2.4	19.0
90	5.0	21.5	自	2.4	7.0
 (小)	4.2	5.0	二	2.4	4.0
 (大)	5.0	6.5	輪	2.4	10.0
 (大) 予告	5.0	5.5	バス自二輪専用		
 予告	5.0	9.0	軽	2.4	7.0
 予告	5.0	8.0	車	2.4	7.0
 予告	5.0	7.0	両	2.4	7.5
 予告	5.0	6.0	緊	2.4	7.0
 予告	5.0	10.0	急	2.4	7.0
 予告	5.0	9.0	消	2.4	7.5
右折禁止	5.0	11.0	防	2.4	6.0
	5.0	17.0	出	2.4	10.0
 (A)	4.5	17.0	入	2.4	4.0
 (B)	3.6	12.0	口	2.4	8.0

(「道路標示 文字・記号の図例」より)

表 9.56 レーンマークの規格および施工長(その2)

種 別	規格(m)	施工長(m)	種 別	規格(m)	施工長(m)
出入口		22.0	用	2.4	9.0
バ	2.4	6.0	道	2.4	8.0
ス	2.4	5.0	路	2.4	9.5
専	2.4	10.0	か	1.0	1.6
用	2.4	12.0	ら	1.0	1.5
除 (A)	2.4 (1.0)	9.5	こ	1.0	0.8
除 (B)	2.4 (0.8)	8.0	ま	1.0	1.4
く	1.6	1.5	で	1.0	1.1
優	2.4	6.0			
先	2.4	8.0			
車	2.4	7.0			
転	2.4	10.0			
専	2.4	7.0			
用	2.4	9.0			
自転車専用		A・B			
自	1.6	4.5			
転	1.6	6.5			
車	1.6	5.5			
専	1.6	5.5			
用	1.6	6.0			
歩	2.4	5.5			
行	2.4	6.0			
者	2.4	7.0			

4. 法定外表等の設置

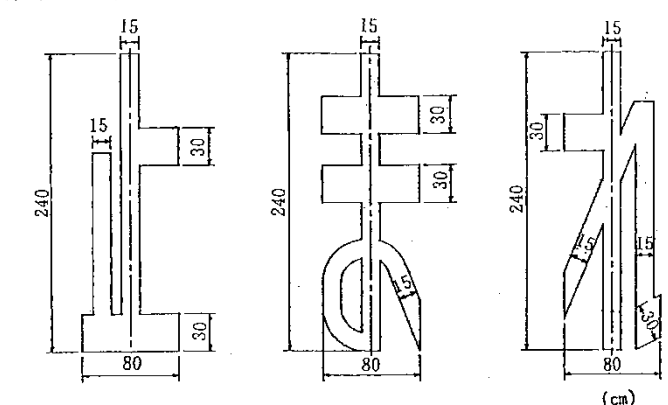
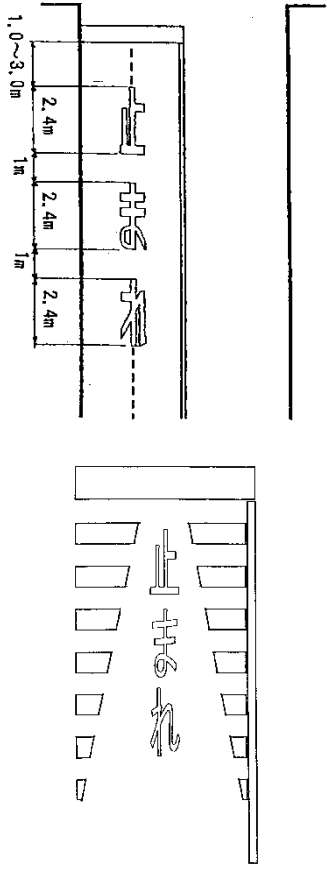
4.1 法定外表示等の設置

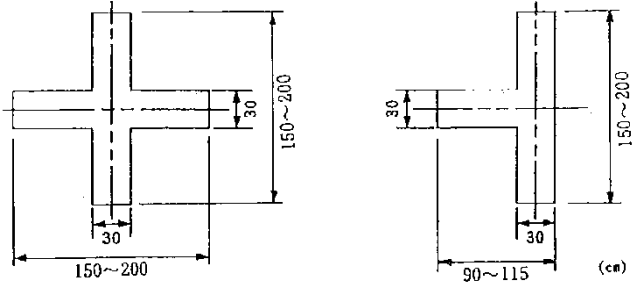
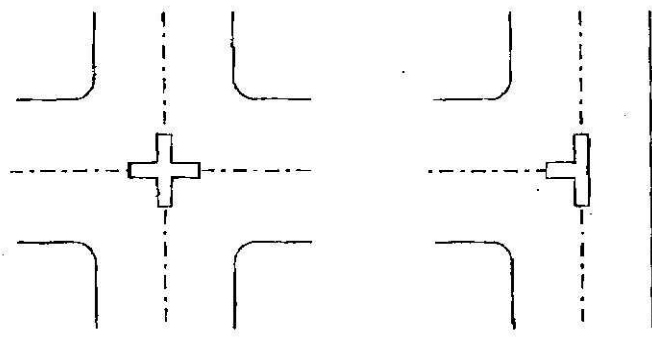
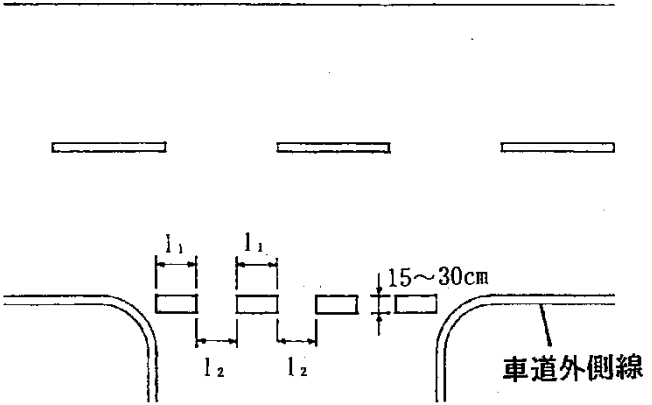
法定外表示等の設置については、「法定外表示等の設置指針について（通達）」（警察庁規発第 24 号 令和 5 年 3 月 17 日）（以下「法定外表示設置指針」という。）に従うものとし、設置に際しては交通管理者と調整すること。

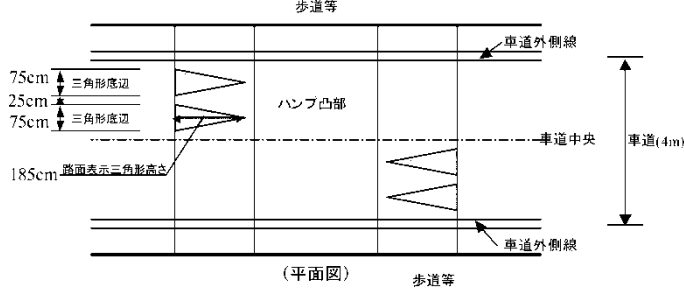
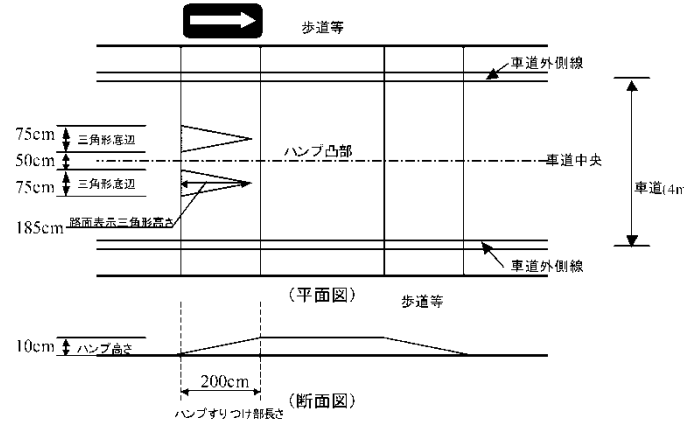
4.2 法定外表示等の運用

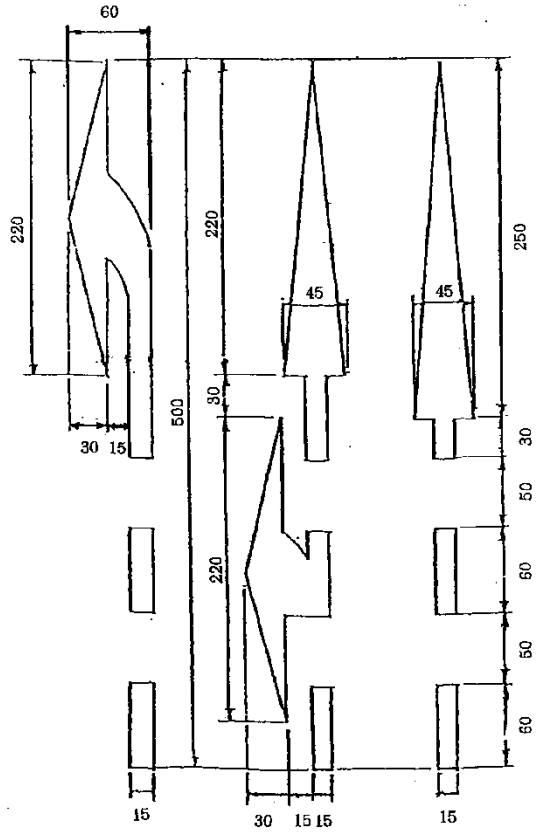
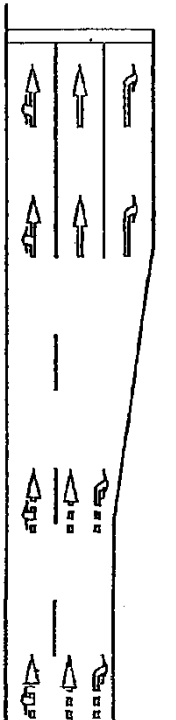
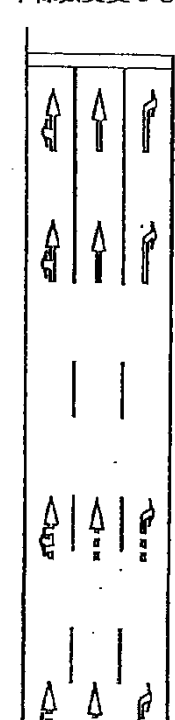
法定外表示設置指針より法定外表示等の仕様、標準寸法等は表 9.57 のとおりとする。

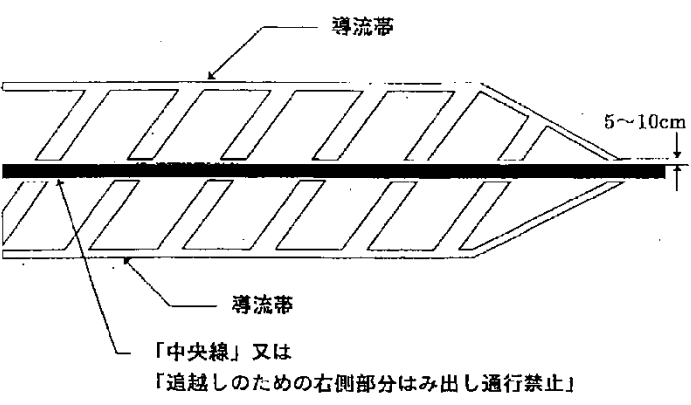
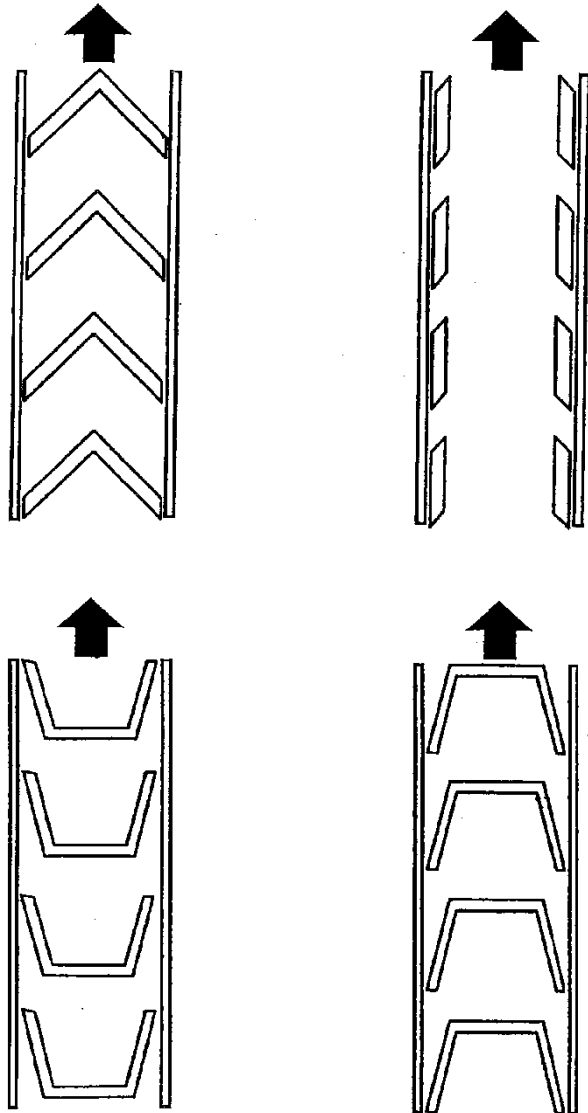
表 9.57 法定外表示等の仕様および標準寸法等

表示等	仕様等	標準寸法等
止まれ	・「縦表示」を原則とする。 ・文字色は白色とする。 ・道路の状況等に応じて寸法等を縮小することができる。 ・「止まれ」文字表示の強調を行う場合は、他の道路標示に影響を及ぼさないようにする。 ・「止まれ」文字表示は、その効果を高めるため、すべり止め式のカラー舗装と組合せることができる。	標準寸法図  (cm) 位置図 

表示等	仕様等	標準寸法等
交差点クロスマーク	・使用する色は白色とする。 ・見通しの悪い事故多発交差点においては、すべり止め式のカラー舗装と組合せることができる。	標準寸法図  位置図 
ドットライン	・使用する色は白色とする。	 $l_1 = l_2 = 0.5 \sim 2.0\text{m}$

表示等	仕様等	標準寸法等
ハンプ路面表示	・使用する色は、視認性を確保するために、ハンプ路面の色と対照的なわかりやすい色を使用する。 ・ハンプ路面表示の形状には三角形を並列して2つ設置する。	車道幅員 4 m、ハンプすりつけ部 2 mにおけるハンプ路面標示の例 ○車道中央線がない相互通行の道路  (平面図) ○一方通行の道路  (平面図) (断面図) (注意) ◎三角形底辺は概ね 7 5 c m に設定する。 ◎三角形高さは、概ねハンプすりつけ部の盛り上がりはじめて頂点までの長さに若干の調整長さを引く。 ◆ハンプ路面標示の三角形高さは、ハンプすりつけ部の長さにより異なる。 ◆ハンプ路面標示の三角形の間隔は、車道幅員により異なる。

表示等	仕様等	標準寸法等
「進行方向別通行区分」の予告表示	・使用する色は白色とする。	標準寸法図  位置図 車線数変更あり  車線数変更なし 

表示等	仕様等	標準寸法等
車道中央帯 のゼブラ表 示		
減速マーク 表示	・使用する色は白色とする。 ・文字表示を行う場合は、標識令に基づく警戒標識と矛盾を生じないように配慮するとともに、必要最小限の設置とする。 ・標示する文字内容は「急カーブ」、「急坂カーブ」、「連続カーブ」、「追突危険」等簡潔、明確な表現とする。	

4.3 法定外表示(カラー舗装)の色彩

道路に施工する法定外表示(カラー舗装)の色彩については、「法定外表示(カラー舗装)の色彩について(通知)」(平成25年11月28日付道維第525号)に基づき、以下を標準とする。また、具体的な施工例については「法定外表示(カラー舗装)施工事例集について」(平成26年3月3日付道維第739号)を参考にするとよい。

- ① 以下の場所に施工する法定外表示(カラー舗装)の色彩は赤・茶色系を標準とする。
 - ・車道(バスレーン関係含む)、歩道、路肩
- ② 上記①の場所であっても、以下の対策のための法定外表示(カラー舗装)には以下の色彩を使用することができる。
 - ・通学路の安全対策：緑色系(ゾーン30、スクールゾーン含む)
 - ・自転車通行対策：青(水)色系
- ③ 以下の色彩は法定外表示(カラー舗装)に使用しない。
 - ・白色系(法定の標示等に使用されるため)
 - ・黄色系(交通規制標示に使用されるため)

第4節 防護柵設置

1. 目的（R3 防護柵の設置基準・同解説 P1）

- (1) 進行方向を誤った車両が路外、対向車線または歩道等に逸脱するのを防止する。
- (2) 車両乗員の傷害および車両の破損を最小限にとどめて、車両を正常な進行方向に復元させる。
- (3) 歩行者等の転落もしくはみだりな横断を抑制する。
- (4) 歩道等と車道とを分離することで、安全で円滑な交通を確保する。
- (5) 歩行者等の安全で円滑な通行を重視すべき道路において、歩道等への車両の進入を防止する。

2. 適用の範囲

この要領は、防護策の設計に適用するが、定めのない事項については下記の指針などによる。

表 9.58

示方書・要綱等	発刊年	発刊者
道路技術基準通達集第七次改訂	H14. 3	国土交通省道路局企画課監修
道路設計要領 設計編	H26.3	中部地方整備局
防護柵の設置基準・同解説／ ボラードの設置便覧	R3.4	日本道路協会
車両用防護柵標準仕様・同解説書	H16. 3	日本道路協会

3. 防護柵の種類及び形式（R3 防護柵の設置基準・同解説 p43～47, 64, 71）

防護柵の種類及び形式は下記の通りであり、各種防護柵に必要な性能と生活道路用柵の性能の考え方については表 9.56 の通りとする。なお、車両用防護柵は原則としてたわみ性防護柵を選定するものとする。

① ガードレール

ガードレールとは、連結された波形断面のビームを支柱で支えた構造をいい、波形断面のビームを使用したもので、適度の剛性とじん性を持ち、車両衝突の塑性変形が大きい、破損個所の局部取り替えが容易である。

② ガードパイプ

ガードパイプとは、連結された複数のパイプを支柱で支えた構造をいい、複数のパイプを使用したもので機能的にはガードレールに似ている。ガードレールに比べて展望快適性において優れているが、視線誘導性および施工性は劣る。

③ ガードケーブル

弾性域内で働く複数のケーブルのビームおよび適度な剛性とじん性を有する支柱により構成し、車両衝突時の衝撃に対してビームの引張りや支柱の変形で抵抗する防護柵である。展望快適性に優れるものの、視線誘導の効果が低く、高い衝撃度での衝突に対しては、状況によってケーブルが一体として機能しない場合があるため、高規格道路の中央分離帯などでの使用は抑制されている。

④ 転落防止柵

転落防止柵とは、歩道等、自転車専用道路等の路外が危険な区間などで歩行者等の転落を防止するために設置する。

⑤ 横断防止柵

横断防止柵とは、歩行者等の道路の横断が禁止されている区間で必要と認められる区間及び、歩行者等の横断歩道以外の場所での横断防止が特に必要と認められる区間等に、歩行者等の横断を防止するために設置する。

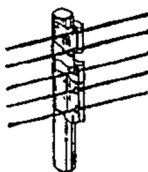


図 9.91 ガードケーブル

⑥ 生活道路用柵

歩行者等保護のための歩道等への車両の侵入防止と歩行者等の横断防止などを目的として設置する。

表 9.59 各種防護柵に必要な性能と生活道路用柵の性能の考え方

	車両用防護柵に必要な性能				歩行者自転車用柵に必要な性能	
	車両の逸脱防止	乗員の安全性	車両の誘導性	構成部材の飛散防止	転落防止	横断防止
車両用防護柵						
全種別	◎	◎	◎	◎	△※1	△※2
歩行者自転車用柵						
P 種(転落防止)	×	×	×	×	◎	×
P 種(横断防止)	×	×	×	×	×	◎
SP 種(転落防止)	×	×	×	×	◎	×
生活道路用柵	○	×	○	○	×	○

注) ◎印は、性能として規定されており、満足する必要があるもの
 ×印は、満足する必要がないもの
 ○印は、性能として規定されていないが、考え方を採用しているもの
 △印は、性能として規定されていないが、機能として認められる場合があるもの
 ※1：歩行者自転車用柵と兼用し、転落防止を目的とした柵の高さとしている場合
 ※2：歩車道境界用の場合

4. 設置区間(R3 防護柵の設置基準・同解説 p4, 5)

下記各号のいずれかに該当する区間または箇所（以下「区間」という。）においては、道路および交通の状況に応じて原則として、車両用防護柵を設置するものとする。

- (1) 主として車両の路外（路側を含む。以下「路外」という。）への逸脱による乗員の人的被害の防止を目的として路側に車両用防護柵を設置する区画
 - ① 盛土、崖、擁壁、橋梁、高架などの区間で路外の危険度が高く必要と認められる区間
 - ② 海、湖、川、沼池、水路などに近接する区間で必要と認められる区間
 - ③ 橋梁、高架、トンネルなどへの進入部または車道に近接する構造物などに関連し特に必要と認められる区間
- (2) 主として車両の路外などへの逸脱による第三者への人的被害（以下「二次被害」という。）の防止を目的として車両用防護柵を設置する区間

1) 主として車両の路外への逸脱による二次被害の防止を目的として路側に車両用防護柵を設置する区間

① 道路が鉄道もしくは軌道（併用軌道を除く。以下「鉄道等」という。）他の道路などに立体交差または近接する区間で車両が路外に逸脱した場合に鉄道等、他道路などに進入するおそれのある区間

2) 分離帯を有する道路において、主として車両の対向車線への逸脱による二次被害の防止を目的として分離帯に車両用防護柵を設置する区間

① 高速自動車国道、自動車専用道路

② 走行速度の高い区間で縦断勾配または線形条件が厳しく対向車線への車両の逸脱による事故を防止するため特に必要と認められる区間

3) 主として車両の歩道、自転車道、自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）への逸脱による二次被害の防止を目的として、歩道等と車道との境界（以下「歩車道境界」という。）に車両用防護柵を原則設置する（防護柵により歩道等を新設する場合を含む。）。

※歩車道境界へ車両用防護柵を設置しない例

- ・沿道に家屋が続き頻繁に乗り入れ部が発生する箇所
- ・地元より設置しないよう要望がある箇所

(3) その他の理由で必要な区間

① 事故が多発する道路、または多発するおそれのある道路で防護柵の設置によりその効果があると認められる区間

② 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

③ 気象条件により特に必要と認められる区間

5. 種別の適用（R3 防護柵の設置基準・同解説 p38, 39）

(1) 設置場所

車両用防護柵は、路側に設置する場合は路側用車両用防護柵（種別 C、B、A、SC、SB、SA、および SS）を、分離帯に設置する場合は分離帯用車両用防護柵（種別 Cm、Bm、Am、SCm、SBm、SAm および SSm）を、また、歩車道境界に設置する場合は歩車道境界用車両用防護柵（種別 Cp、Bp、Ap、SCp および SBp）を用いるものとする。

ただし、分離帯に設置する場合で施設帯の幅員に余裕のある場合または施設帯に構造物などが存在し分離帯用車両用防護柵の設置が困難な場合は分離帯用車両用防護柵にかえて路側用車両用防護柵を用いることができる。

(2) 適用区間

車両用防護柵は、道路の区分、設計速度および設置する区間に応じて、原則として、表 9.60 に示す種別を適用するものとする。

表 9.60 種別の適用

道路の区分	設計速度	一般区画	重大な被害が発生するおそれのある区間	新幹線などと交差または近接する区間
高速自動車国道 自動車専用道路	80 km/h 以上	A、Am	SB、SBm	SS
	60 km/h 以下		SC、SCm	SA
その他の道路	60 km/h 以上	B、Bm、Bp	A、Am、Ap	SB、SBp
	50 km/h 以下	C、Cm、Cp	B、Bm、Bp ^{注)}	

注) 設計速度 40 km/h 以下での道路では、C、Cm、Cp を使用することができる。

ここで、重大な被害が発生するおそれのある区間とは、大都市近郊鉄道・地方幹線鉄道との交差近接区間、高速自動車国道・自動車専用道路などとの交差近接区間、分離帯に防護柵を設置する区間で走行速度が特に高くかつ交通量が多い区間、その他重大な二次被害の発生するおそれのある区間、または、乗員の人的被害の防止上、路外の危険度が極めて高い区間をいう。

なお、走行速度や線形条件などにより特に衝撃度が高くなりやすい区間においては表 11.45 に定める種別の一段階上またはその以上の種別を適用することができる。

(3) 亜鉛メッキ仕様の防護柵の採用について 県仕様

全ての防護柵の仕様は亜鉛メッキ品、または亜鉛メッキ色塗装を行ったものを使用すること。

但し、設置にあたっては視認性を考慮し、視線誘導標等を適切に配置して安全性に配慮すること。（平成 9 年 5 月 22 日付土木部長通達(技第 69 号、道建第 79 号、道維 86 号)）

6. 形式の選定 (R3 防護柵の設置基準・同解説 p43～61, 141～146)

防護柵の形式の選定にあたっては、性能、経済性、維持修繕、施工の条件、分離帯の幅員、視認性の確保、快適展望性、周辺環境との調和などに十分留意して、形式を選定しなければならない。なお、5 年再現最大積雪深が 1m 以上の場合は耐雪型の防護柵の採用も検討すること。

7. 設置方法 (R3 防護柵の設置基準・同解説 p43～61)

防護柵の設置にあたっては、道路の状況を十分調査して防護柵の機能を十分発揮出来るように設置する。

- (1) 道路および交通の状況が同一である区間が 2 以上ある場合において当該区間が近接しているときは、当該 2 区間に設置する防護柵は、原則として形式種別等を同一とする。
- (2) 道路および降雨通の状況が同一である区間内に設置する防護柵は、やむを得ない場合を除き連続して設置する。
- (3) 土工区間に短い橋梁等の構造物がある場合においては、土工区間の防護柵と同一のものを構造物にも連続して設置する。
- (4) 防護柵の支柱は、原則として鉛直に設置する。
- (5) ガードケーブルの最大張長は機械による場合は 500m、人力では 300m 程度とする。
- (6) ガードケーブルの防護柵機能向上の為、間隔保持材を使用する。
- (7) 分離帯に防護柵を設置する場合においては、原則として分離帯の中央に設置する。
- (8) 防護柵の構造(R3 防護柵の設置基準・同解説 p62) (中部地整 H26 P8-14)

① 歩道、自歩道等の路外が危険なため歩行者、自転車等の転落を防止、その他自転車の安全な通行を確保する必要がある区間については種別 P 種、高さ 110 cm の防護柵を設置する。また、橋梁・高架の区間に設置するものについては、種別 SP 種とする。

② 転落防止を目的として設置する歩行者自転車用柵については、児童などのよじ登りを防止するために縦柵構造を採用することが望ましい。また、幼児がすり抜けて転落するおそれも考慮して、柵間隔及び部材と路面との間隔を 15 cm 以下とすることが望ましい。また、橋梁、高架の区間に設置するものについては、種別 SP 種とする。

なお、現況がビーム形式の箇所において損傷復旧についてはビーム形式とするが、一定区間を更新する場合は、前後を勘案し、縦柵構造に変更していく。

③ 種別 SP は、主として橋梁、高架に設置されるものであり、『道路橋示方書』に示される部材の許容応力度（割増しを見込まない）を用いて設計するものとする。

なお、『道路橋示方書』に示されない材料にあつては、材料の耐力に対する安全率を設定し、適宜許容応力度を設定するものとする。

歩行者自転車用柵は、表 9.61 に示す設計強度に応じて、以下の種別に区分する。

表 9.61 種別毎の設計強度 (R3 防護柵の設置基準・同解説 p67)

種別	設計強度	設計目的	備考
P	垂直荷重 590N/m(60 kg f/m)以上 水平荷重 390N/m(40 kg f/m)以上	転落防止 横断防止	荷重は、防護柵の最上部に作用するものとする。このとき、種別 P にあつては部材の耐力を許容限度として設計することができる。
SP	垂直荷重 980N/m(100 kg f/m)以上 水平荷重 2,500N/m(250 kg f/m)以上	転落防止	

- (9) 構造物等に設置する場合の基礎形式については、「第3章 擁壁」を参照。また、防護柵基礎用のプレキャスト製品採用にあたっては、用途及び安定計算等を十分に検討すること。歩道と転落防止柵の関係は図 9.92 に示す通りである。

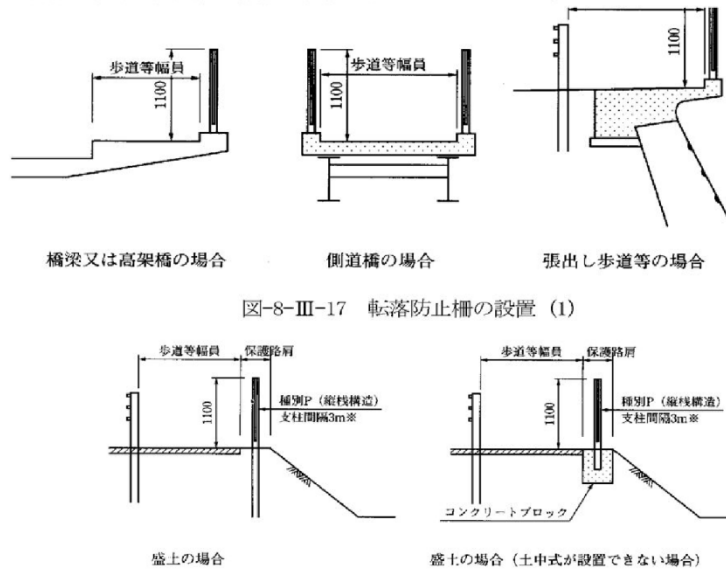


図 9.92（中部地整 H26 p8-14）

※支柱間隔については、積雪地域では、この限りではない。

- (10) 防護柵の端部処理(R3 防護柵の設置基準・同解説 p121)

橋梁用ビーム型防護柵の端部の支柱間隔は図 9.93 に示すように一般部の支柱間隔の 1/2 以下とするものとする。

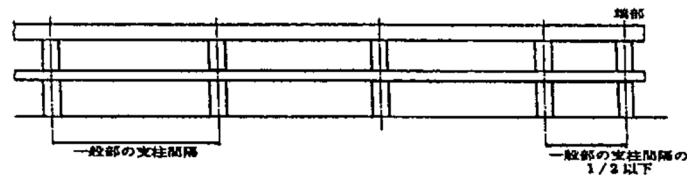


図 9.93 防護柵の端部処理

- (11) 異なる形式の防護柵の接続(R3 防護柵の設置基準・同解説 p55～57)

異なる種別、種類または構造の防護柵を隣接して設置する場合、図 9.94 に示すように原則として防護柵の誘導面を連続させるものとする。

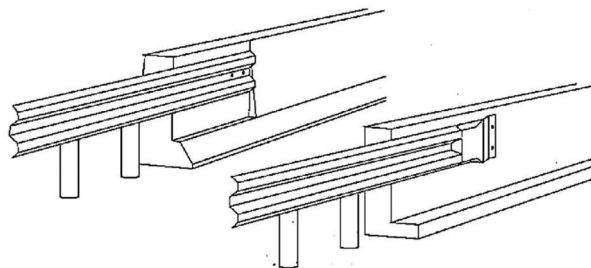


図 9.94 防護柵の端部処理

(12) 歩車道境界部(中部地整 H26 p8-14)

新設については Gp 形式とする。尚、すでに Gr 形式にて整備されている箇所においての
 損傷復旧については Gr 形式とするが、一定区間を更新する場合は前後の状況を勘案し、
 Gp 形式に変更していく。

表 9.62

ガードパイプ使用区分	適用箇所
Ap 又は Bp	歩道に面した所
A 又は B	植栽帯

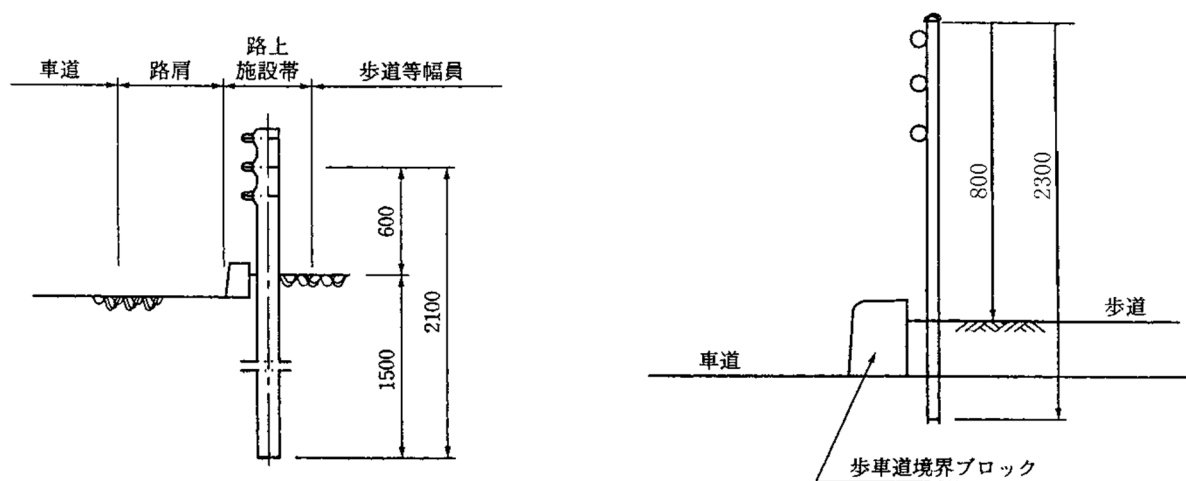


図 9.95

(植栽帯がある場合は 4E)

(13) アスカーブ、縁石がある場合の設置基準(R3 防護柵の設置基準・同解説 p27)(中部地整 H26 p8-18)

① 路肩部にアスカーブ上面までの盛土がある場合

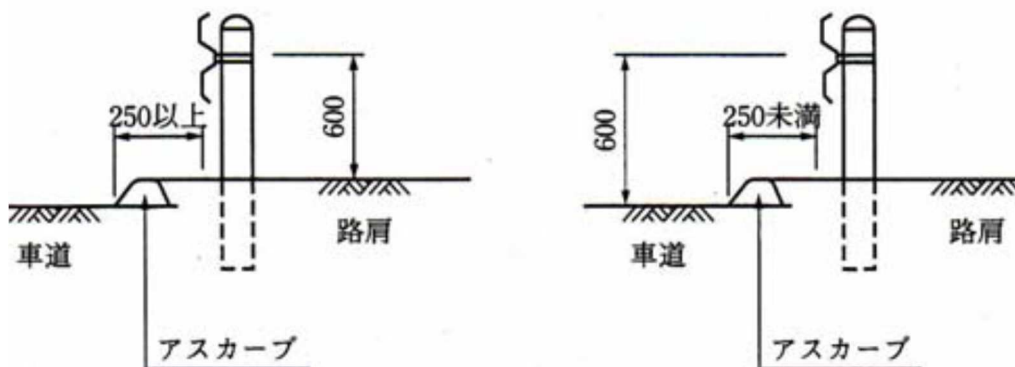


図 9.96

② 路肩部にアスカーブ上面までの盛土がない場合

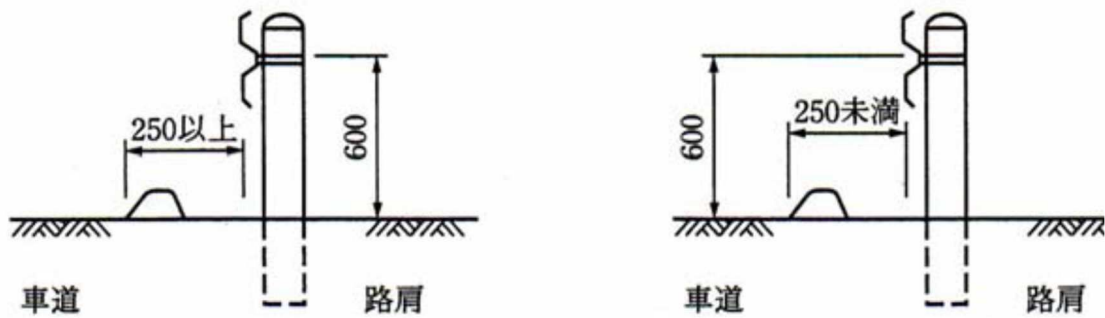


図 9.97

※中央分離帯等についても同じ考え方で行うこと。

※防護柵を車道端部から相当程度以上離して設置する場合で、車輪が縁石等に乗上げて防護柵に衝突すると考えられる場合には、その分路面を高く設定して良い。

(14) 積雪地域における対応(R3 防護柵の設置基準・同解説 p45)

積雪地域において車両用防護柵を設置する場合は、必要に応じて積雪による荷重を考慮して設置するものとする。

(15) 生活道路用柵の設置について(R3 防護柵の設置基準・同解説 p64,65)

歩行者等の安全で円滑な通行を重視すべき道路における、歩行者等の安全性を向上させる対策については、生活道路用柵以外にも様々な手法が挙げられる。

そのため、現地の道路構造や設置する施設の形状などを含めて、最も効果的な対策を検討する必要がある。

(16) 置き基礎タイプ防護柵の設置方針

置き基礎タイプの防護柵を設置する場合、歩道幅員が狭くならないよう既設縁石の撤去を検討するとともに、衝突荷重を考慮した上で設置を行うこと。

第5節 視線誘導標設置

1. 適用の範囲

この要領は、視線誘導標の設計に適用するが、定めのない事項については下記の指針等による。

表 9.63

示方書・要綱等	発刊年	発刊者
視線誘導標設置基準・同解説	S59.10	日本道路協会
道路技術基準通達集第七次改訂	H14.3	国土交通省道路局企画課監修
道路設計要領 設計編	H26.3	中部地方整備局

2. 構造（中部地整 H26 p8-34）

(1) 反射体の構造形式

反射体の形状は丸形とし、直径 100mm を標準とする。

(2) 支柱の材質

支柱の材質は、金属体とする。

(3) 支柱の色

支柱の色は、メッキ色または白色とする。なお、景観的な配慮が必要な地域・道路は、自治体が策定した地域や地区に関わる景観計画と整合を図ること。

3. 設置計画

視線誘導標は全線連続設置を原則とするが、商店住宅等により市街地を形成している場合、または道路照明、防護柵その他の施設により視線誘導が十分な区間にあつては省略することができる。特に下記項目については原則として設置する。

- (1) 長さ 1.0 km 以上の直線区間
- (2) 曲線半径 500m 以下の区間
- (3) 曲線半径 1000m 以下で縦断勾配 3% 以上の区間
- (4) 車道幅員、線形、縦断勾配等の変化する箇所が必要のある区間
- (5) 気象の状況（積雪・濃霧等）により視線誘導の必要のある区間

4. 設置方法（中部地整 H26 p8-35）

視線誘導標の設置場所は、左側路側を原則とする。ただし、曲線半径が特に小さい曲線部や車線数に変化する区間等にあつては必要に応じて右側路側にも設置する。また、必要に応じて中央分離帯や交通島等にも設置する。

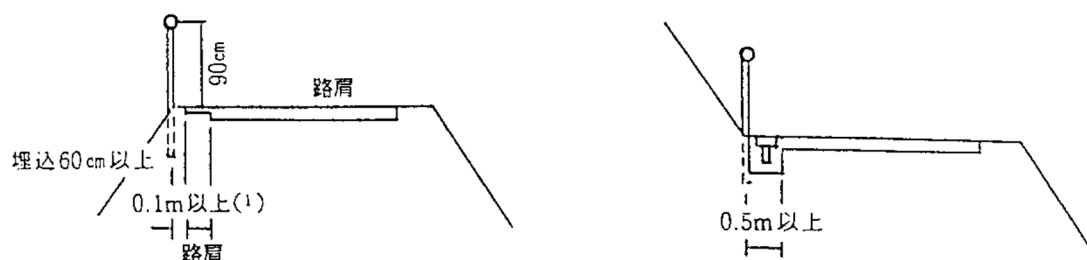
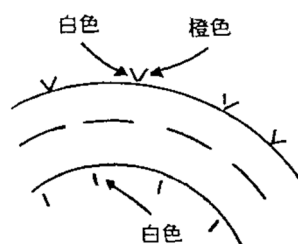


図 9.98

※路肩の明示していない場合は舗装線より 25 cm とする。

山岳道路の擁壁、トンネル等は必要があれば反射材等を設置する。

側溝がある場合は側溝の外側とする。



小半径(300m 未満)の左カーブ区間においては曲線の外側を橙色、内側を白色とする。



図 9.99

5. 設置間隔（S59 視線誘導標設置基準・同解説 p17）

最大設置間隔を 40m とし、曲線半径ごとの標準間隔は表 9.64 による。クロソイド区間における視線誘導標のすりつけ方法は表 9.66 および設置例による。曲線から緩和曲線を介せずに直線に移行する遷移地点にあっては、三基の視線誘導標を設置して摺付ける。

左側路側に設置する反射体の色は白色とし、右側に設置する場合は注意すべき場所又は道路右側であることを示すため橙色とする。

表 9.64 標準設置間隔

曲線半径(m)	設置間隔(m)
50	5
51 ~ 80	7.5
81 ~ 125	10
126 ~ 180	12.5
181 ~ 245	15
246 ~ 320	17.5
321 ~ 405	20
406 ~ 500	22.5
501 ~ 650	25
651 ~ 900	30
901 ~ 1,200	35
1,201 ~	40

$$S = 1.1 (R - 15)^{1/2}$$

S : 標準設置間隔

R : 曲線半径

2 方向 2 車線道路の曲線部に設置する防護柵に取り付ける視線誘導標の設置間隔は表 9.65 による。

表 9.65 標準設置間隔表

曲線半径(m)	設置間隔(m)	適要
50	4	両面
51 ~ 199	8	〃
200 ~ 299	16	〃
300 ~ 599	24	片面
600 ~ 1,199	36	〃
1,200 ~	48	〃

表 9.66 視線誘導標のすりつけ（一般国道等）

（クロソイド区間における設置間隔に応じた設置数）

曲線半径 R (m) クロソイドパラメータ A (m)	1,201 ∞	901 1,200	651 900	501 650	406 500	321 405	246 320	181 245	126 180	81 125	51 80	0 50	この表を 適用できる 最小の半径 R (m)
10												1	10
20												1	20
30											1	1	30
40										1	0	2	40
50										1	1	3	50
60								1	1	1	1	1	60
70							1	0	1	3	1		80
80							1	1	1	1			100
90						1	0	1	2	1			100
100					1	0	1	1	1	1			120
110					1	0	1	1	1				150
120				1	0	0	1	2	1				150
130				1	0	1	1	2	1				160
140			1	0	0	1	1	2	1				180
150			1	0	1	0	1	1					200
160			1	0	1	1	1						250
180		1	0	1	0	2	1						300
200		1	0	1	1	2	1						300
210		1	1	0	1	2	1						300
220	1	0	1	1	1	1	1						300
230	1	0	1	1	1	2	1						300
240	1	0	1	1	2	1	1						300
250	1	0	1	2	1	1	1						350
280	1	1	1	2									500
300	1	1	2	1									550
350	2	1	2	1									550
400	3	1	3	1									650
450	4	1	3	1									650
500	5	2	3	1									650
550	6	2	1										700
600	7	3	1										700
650	8	4	1										900
700	10	1											1,000
750	11	1											1,000
800	13	1											1,000
900	16	1											1,000

- 注) ① 本表は、曲線の半径とクロソイドのパラメータとの関係から、クロソイド区間における設置間隔と設置数を定めたもので、表内の0,1,2,3等の数値は設置数を示している。
- ② クロソイド区間においては、クロソイドの始点を基準に設置する。従って、クロソイドにはさまれた円曲線で、設置位置を両側から決めてくる場合に生ずる端数は、円曲線上で調整することとなる。



図 9.100 クロソイド区間における視線誘導標の設置例（単位：m）

（ $R = \infty$ と $R = 600\text{m}$ の曲線区間をパラメータ $A = 300\text{m}$ のクロソイド曲線で結ぶ場合）

注) 表 9.60 において、「クロソイドパラメータ A」が「300」の行と「曲線半径 R」が「1201~∞」の列との交差する欄に「1」とあるので、 $S=40\text{m}$ 設置間隔をとって視線誘導標 α_1 を設置する。次いで「クロソイドパラメータ A」が「300」の行と「曲線半径 R」が「901~1200」の列との交差する欄に「1」とあるので、設置間隔 $S=35\text{m}$ をとって視線誘導標 α_2 を設置する。

以下同様に $S=30\text{m}$ で α_3 、 α_4 の 2 個、 $S=25\text{m}$ で α_5 を設置すると $R=600\text{m}$ の区間になめらかにすりつけることができる。

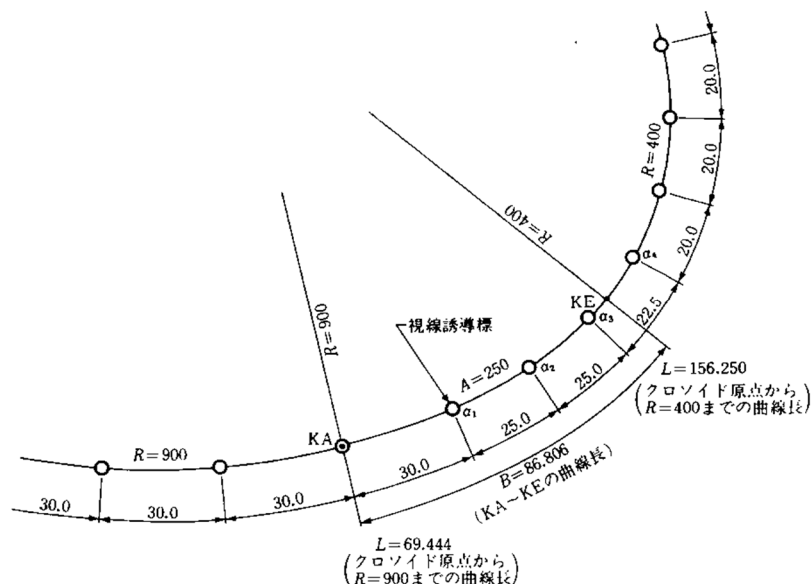


図 9.101 クロソイド区間における視線誘導標の設置例 (単位: m)

($R=900\text{m}$ と $R=400\text{m}$ の曲線区間をパラメータ $A=250\text{m}$ のクロソイド曲線で結ぶ場合)

注) 表 9.60 において、「クロソイドパラメータ A」が「250」の行と「曲線半径 R」が「651~900」の列との交差する欄に「1」とあるので、 $S=30\text{m}$ で視線誘導標 α_1 を設置する。ついで、「クロソイドパラメータ A」が「250」の行と「曲線半径 R」が「501~650」の列との交差する欄に「2」とあるので、 $S=25\text{m}$ で 2 つの視線誘導標 α_2 、 α_3 を設置する。同様に $S=22.5\text{m}$ で視線誘導標 α_4 を設置すると、 $R=400\text{m}$ の区間になめらかにすりつけることができる。

なお、本例では「曲線半径 R」が「408~500」の時の $S=22.5\text{m}$ で $R=400\text{m}$ の曲線区間にすりつけることが可能となったが、これは表 9.64 が直線区間とを結ぶ場合のすりつけ方を示しているためであり、曲線区間と曲線区間とを結ぶ場合には、本例で示すように、若干のずれが生じる。そのため、実際の適用に当たっては慎重な検討を行う必要がある。

6. 反射式および発光式道路鋲（中央線、外側線、縁石に設置するもの）

(1) 設置区間

夜間、雨天時等特に視線誘導を必要とする区間等においては、反射式および発光式道路鋲を設置する。またはペイントによる区画線の性能を補完するとともに、下記のような区間において設置とする。

- ① 中央帯を有さない 4 車線以上の道路で、車道中央線に設置して視線誘導を行うとともに、運転者に往復分離の認識を与えることが特に必要な区間。
- ② 豪雨や濃霧時の気象により視界が遮られる場合や、小半径の曲線が連続している等で外側線の視線誘導効果を高めることが必要である区間。
- ③ 視線誘導が必要であるが、設置幅がとれない等反射式視線誘導の設置が困難な区間。

(2) 設置方法

① 設置場所

設置場所は道路左側路側、右側路側または、車道中央部とする。

(3) 設置間隔

- ① 設置間隔は、平面曲線半径に応じて次表に示す値を標準とする。ただし、最大間隔は 4m とする。

表 9.67

平面曲線半径 R (m)	設置間隔 S (m)
～ 50	2
50 ～ 300	3
300 ～	4

- (a) 縁石に設置するとき設置間隔は視線誘導標と同様とする。〔県独自（案）〕

(4) 設置位置

- ① 設置位置は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」の規定による。
- ② 縁石に設置する鋲は上記によらなくともよい。〔県独自（案）〕

(5) 自発光式道路鋲の色

- ① 外側線 白
- ② 縁石 赤
- ③ センターライン（白） 赤
- ④ センターライン（黄） 黄または赤 ※県警の指示による。
- ⑤ 交差点 赤＋黄または赤＋赤

(6) 積雪地の視線誘導標の支柱(S59 視線誘導標設置基準・同解説 p7)

積雪により路端等の位置が不明瞭となる区間にあつては、必要に応じて視線誘導標にスノーポールを添架するものとする。積雪地域では、路端や分離帯等の位置が不明瞭となり、除雪作業や一般交通の走行に困難をきたすこともある。このような場合にスノーポールを添加することにより、除雪作業の目標となり、走行基準とすることができる。積雪のない期間において、スノーポールは通常取りはずしておくが、取りはずしを簡単にするため、視線誘導標の支柱を使う方法が多く用いられている。

スノーポールの表面は白色のペイント地に赤色の反射シートまたは赤色塗料を使用したゼブラ模様とする。使用する柱及び色材は容易に変色しないものでなければならない。

スノーポールの取付方法は各種あるが、代表例を示すと図 9.102 のとおりである。

したがって、積雪地域においては、積雪荷重による支柱の曲がり及びスノーポールの支柱への取り付けを考慮して支柱の諸元を定めるものとする。

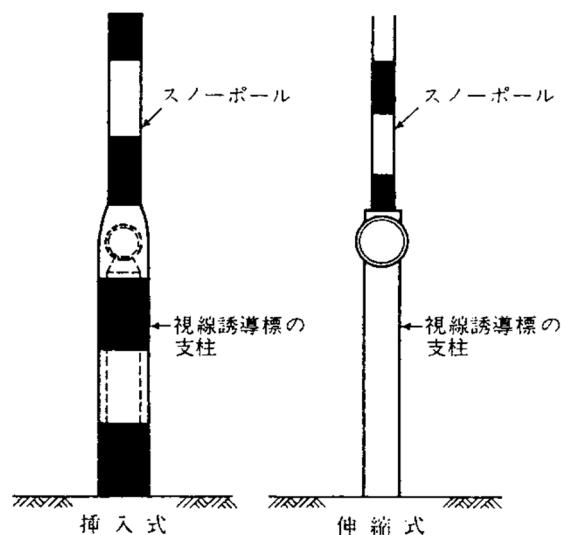


図 9.102 スノーポールの支柱への添架例

第6節 道路反射鏡設置

1. 目的

既存の道路の屈曲部、視距あるいは交差点部における見通し距離が、不足している場所の通行かつ、円滑に走行させるために単路部・交差点部の前方および側方の他の車両、歩行者又は、落石等の障害物等を確認することである。

2. 適用範囲

この要領は、道路反射鏡の設計に適用するが、定めのない事項については、下表の示方書等による。

表 9.68

示方書・要綱等	発刊年	発刊者
道路反射鏡設置指針	S55.12	(社) 日本道路協会
道路技術基準通達集第七次改訂	H14. 3	国土交通省道路局企画課監修
道路反射鏡ハンドブック第5版	H27.9	道路反射鏡協会

適用にあたっては、要領の意図とすることを的確に把握し、地域状況、道路状況、交通状況に応じて適切な設置とする。なお、道路反射鏡を新設する場合に適用とするが、既設の道路反射鏡の維持管理にあたっても準じる。

3. 構造

(1) 鏡面（道反指 S55-p27）

道路反射鏡の鏡面は定めた形状、大きさ、曲率半径とし、十分な強度を持った構造とする。

① 形式

道路反射鏡の形式は、表 9.69 のとおりとする。

② 鏡面の大きさおよび鏡面の曲率半径

鏡面の大きさおよび鏡面の曲率半径は、表 9.69 形式（道反指 S55-p10）

表 9.70

鏡面の大きさおよび鏡面の曲率半径(単位:mm)のとおりとする。

表 9.69 形式（道反指 S55-p10）

鏡面形状	鏡面数
丸形	一面鏡
	二面鏡
角形	一面鏡
	二面鏡

表 9.70 鏡面の大きさおよび鏡面の曲率半径(単位:mm)

(道反指 S55-p10)		
鏡面形状	鏡面の大きさ	鏡面の曲率半径
丸形	φ 600	1,500 2,200 3,000
	φ 800	
	φ 1,000	
角形	□ 450×600	3,600 以上
	□ 600×800	

(2) 支柱（道反指 S55-p29）

道路反射鏡の支柱は鏡面の大きさ等を考慮して十分な強度を持った構造とする。

(3) 基礎（道反指 H27）

道路反射鏡の基礎は鏡面・支柱等の自重および風荷重を考慮して設計するものとし、十分安全な構造とする。（道反指 S55-p31）

鏡面下端から路面までの高さを標準の 2.5m としたとき（図 11.62）の標準基礎を計算し

たのが表 9.71 である（通達による設計風速 40m/sec）。

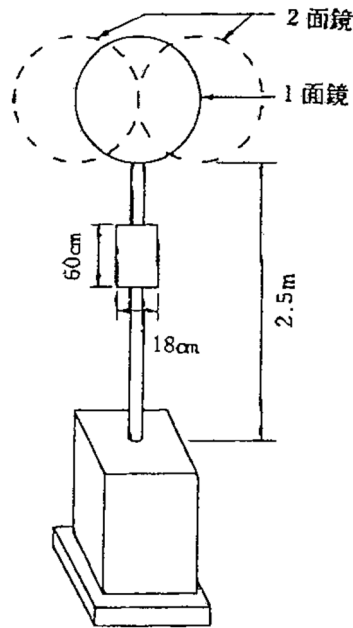


図 9.103 標準設備図

表 9.71 道路反射鏡の標準基礎寸法（設計風速 40m/sec）

鏡面数	種類		根入れ長さ(cm)							
			基礎幅 30 cm		基礎幅 40 cm		基礎幅 50 cm		基礎幅 60 cm	
			未舗装	舗装	未舗装	舗装	未舗装	舗装	未舗装	舗装
一面	丸形	φ 600	90	70	80	60	60	50	—	—
		φ 800	120	90	110	80	90	70	80	60
		φ 1000	140	100	130	100	120	90	100	70
	角形	□ 450×600	90	70	80	60	60	50	—	—
		□ 600×800	120	90	110	80	90	70	80	60
二面	丸形	φ 600	120	90	110	80	90	70	80	60
		φ 800	—	110	130	100	120	90	100	70
		φ 1000	—	—	—	120	150	110	130	100
	角形	□ 450×600	120	90	110	80	90	70	80	60
		□ 600×800	—	110	130	100	120	90	100	70

ただし、次のような場合にあっては表 9.71 の基礎寸法によらず、別途計算によるか、過去の実績に基づき寸法を定めるものとする。

- ① 地下埋設物の影響等の理由で基礎幅または根入れ長を標準寸法によることが困難であるか不適切な場合
- ② 地盤が特殊な場合（軟弱地盤、岩盤等）
- ③ 正方形または円形以外の断面形状の基礎を用いる場合

〔参考〕

基礎は原則として風速 40m/sec で設計しなければならないが、過去の実績から当該地点における最大風速が 30m/sec、又は 20m/sec 以下であり、地域の状況、沿道の状況等を勘案し、風の影響が少ないと予想される場合には風の影響の程度に応じ表 9.72、表 9.73 に示す寸法で基礎を設計することも考えられる。

表 9.72 道路反射鏡の基礎寸法（設計風速 30m/sec）（道反指 S55-p73）

鏡面数	種 類		根入れ長さ(cm)					
			基礎幅 30 cm		基礎幅 40 cm		基礎幅 50 cm	
一 面	丸 形	φ 600	80	60	70	50	50	40
		φ 800	100	70	90	70	70	50
		φ 1,000	120	90	100	70	90	70
	角 形	□450×600	80	60	70	50	50	40
		□600×800	100	70	90	70	70	50
二 面	丸 形	φ 600	100	70	90	70	70	50
		φ 800	120	90	110	80	90	70
		φ 1,000	—	—	130	100	110	80
	角 形	□450×600	100	70	90	70	70	50
		□600×800	120	90	110	80	90	70

表 9.73 道路反射鏡の基礎（設計風速 20m/sec）（道反指 S55-p74）

鏡面数	種 類		根入れ長さ(cm)					
			基礎幅 30 cm		基礎幅 40 cm		基礎幅 50 cm	
一 面	丸 形	φ 600	60	50	40	30	—	—
		φ 800	70	50	60	50	50	40
		φ 1,000	90	70	70	50	60	50
	角 形	□450×600	60	50	40	30	—	—
		□600×800	70	50	60	50	50	40
二 面	丸 形	φ 600	70	50	60	50	50	40
		φ 800	90	70	70	50	60	50
		φ 1,000	110	80	100	70	80	60
	角 形	□450×600	70	50	60	50	50	40
		□600×800	90	70	70	50	60	50

注) 1) 根入れ長さの左欄は、舗装されていない箇所に基礎を設置する場合に適用し、右欄は舗装されている箇所に基礎を設置する場合に適用する。

2) 本表の適用にあたっては、設置場所における風の影響の程度を十分検討するものとする。

(4) 色彩（道反指 S55-p32）

道路反射鏡の支柱等の色彩は原則として橙色とする。

4. 設置計画（道反指 S55-p2）

道路反射の設置にあたっては、見通しの悪い場所の道路状況、交通状況、周辺の道路状況を把握し、適切な位置となるように十分留意しなければならない。

5. 設置場所

(1) 単道路（道反指 S55-p3）

下記のいずれかに該当する場所に、必要に応じて道路反射鏡を設置する。

当該道路が 1 車線である道路において視距が表 9.74 に示す以下の場所

当該道路が 2 車線である道路において視距が表 9.75 に示す以下の場所

表 9. 74

車両の速度(km/h)	視距(m)
30	60
20	40

表 9. 75

車両の速度(km/h)	視距(m)
50	55
40	40
30	30
20	20

- ① 上記以外で、交通事故の恐れがあり、道路反射鏡の設置によりその防止効果があると認められる場所

(2) 交差部（道反指 S55-p5）

下記のいずれかに該当する場所には必要に応じて道路反射鏡を設置する。

- ① 信号制御されていない交差点
- ② 上記以外で、交通事故の発生の恐れがあり、道路反射鏡の設置によってその防止に効果があると認められる場所

6. 形式等の選定（道反指 S55-p12）

道路反射鏡の選定にあたっては、映像の視認性、視界（映像の範囲）、経済性、道路環境との調和、維持管理等に十分留意しなければならない。特に留意すべき点は次のとおりである。

(1) 映像の視認性

映像は確認すべき位置にある車両等が車両等として十分確認できなければならない。このため、鏡面の曲率半径は表 9. 76 を標準とする。

表 9. 76 鏡面の曲率半径

必要な視距または見 通し距離（D）	D < 40m	40m ≤ D ≤ 60m	60m < D
鏡面の曲率半径 （mm）	1,500 2,200	3,000	3,600 以上

なお、(2) ③で述べる鏡面の大きさで十分な視界が得られる場合は、必要な視界が得られる範囲内で鏡面の曲率半径を大きくする。

(2) 視界

視界には、確認すべき車両等はもとより、その付近の交通および道路の状況を判断するのに必要な範囲が含まれていなければならない。このため、現地の状況を十分調査する必要がある。

視界は鏡面の曲率半径、鏡面数、鏡面形状および鏡面の大きさに関連するので、それぞれの特徴と相互関係に留意しなければならない。

① 鏡面数

単路部は一面鏡を原則として使用する。交差部において、1 方向のみを確認する場合は一面鏡を、また異なった 2 方向を確認する場合は二面鏡を原則として使用する。

② 鏡面形状

鏡面形状は、道路反射鏡に求められる上下方向の視界と左右方向の視界を調査して決定しなければならない。一面鏡および異方向を確認する二面鏡は丸形を原則とする。

ただし、上下方向の必要な視界が左右方向の必要な視界よりも狭い場合は角形を用いる。

③ 鏡面の大きさ

鏡面の大きさは、映像の視認性で選定された鏡面の曲率半径、鏡面形状で、必要な視界が確保できる最小の鏡面の大きさを道路幅員等も考慮して表 9.66 から選定する。

7. 設置方法（道反指 S55-p22）

道路反射鏡は対面または交差する車両、歩行者、障害物等を十分かつ容易に確認し得る位置、高さ、角度等を選んで設置する。ただし、建築限界を考慮し、鏡面、支柱等が車両もしくは歩行者の通行の障害とならないように留意しなければならない。

第7節 道路照明

1. 目的

道路照明は、夜間あるいはトンネルのように明るさの急変する場所において、道路状況、交通状況を的確に把握するための良好な視覚環境を確保し、道路交通の安全、円滑を図ることを目的とする。

2. 適用範囲

本要領は、道路照明施設の設計に適用するが定めのない事項については、下記の指針等による。

- (1) 道路照明施設設置基準（以下「道照施基」という）
平成 19 年 9 月 5 日国 都街第 19 号 国道交安第 29 号
- (2) 道路照明施設設置基準・同解説（以下「道照施基・解説」という）
平成 19 年 10 月 社団法人 日本道路協会
- (3) 道路・トンネル照明器材仕様書（道路照明施設検討会編集）
（以下「道ト照器材仕」という）
平成 30 年改訂版 社団法人 建設電気技術協会
- (4) 道路附属物の基礎について
昭和 50 年 7 月 15 日建設省道企発第 52 号
- (5) 電気設備技術基準・解釈（平成 30 年 10 月改正）及び内線規程（改訂版）
社団法人 日本電気協会
- (6) 電気通信設備工事共通仕様書（国土交通省大臣官房技術調査課電気通信室監修）
令和 5 年度版 一般社団法人 建設電気技術協会
- (7) 道路設計要領（建設省中部地方建設局監修）（以下「中部地整」という）
2014 年 3 月（平成 26 年 3 月） 財団法人 道路保全技術センター
- (8) LED・道路トンネル照明導入ガイドライン（案）（以下「LED ガイドライン」という）
2015 年 3 月（平成 27 年 3 月） 国土交通省
- (9) LED 道路照明灯具技術仕様書
2011 年 12 月（平成 23 年 12 月）（Ver.2）中部地方整備局

3. 設置場所（道照施基・解説 H19-p45, 53, 55, 56）

(1) 連続照明

連続照明については、市街地の交通量（自動車、歩行者、自転車）、沿道状況等を考慮し、下記の場合に原則設置する。また、照明計画・受給契約方法については、道路維持課へ協議すること。

下記 A~C の条件にすべて該当する路線。

- A. 交通量 25,000 台／日以上
- B. 歩行者自転車交通量 1,000 台／日以上
- C. 都市計画区域内で商業地域・近隣商業地域に指定された区間

ただし、交通量 25,000 台／日未満の市街地部であっても、駅前、目抜き通り等まちづくり計画に位置づけられたシンボルロード等においては必要に応じて設置することができる。

(2) 局部照明

局部照明については、道路形状、道路状況、沿道状況等を考慮し、下記 A~C に当たる箇

所については原則設置する。

- A.  信号機の設置された交差点または横断歩道
- B. 長大橋（橋長 100m 以上）
- C. 夜間の交通上特に危険な箇所

また、下記 D~I の箇所において必要に応じて設置することができる。

- D. 交差点または横断歩道
- E. 橋梁（橋長 100m 未満）
- F. 道路の幅員構成または横断歩道が急激に変化する場所
- G. 踏切
- H. 上記以外で局部照明を必要とする特別な状況にあたる場所

(3) トンネル照明

トンネル等においては「第 8 章 トンネル」による。

4. 道路照明施設整備計画の基本（道照施基・解説 H19-p22~24）

道路照明施設が計画的、効果的に整備されるよう、道路状況、交通状況はもちろんのこと道路周辺の土地利用、交通施設等について十分調査し、適切な整備計画を立てるものとする。

(1) 設置の優先度

道路照明施設の設置および維持に要する費用は、決して少ないものではなく、その整備に際しては、広い意味での投資効果を考慮して計画的に実施する必要がある。すなわち、道路または交通の状況からみて夜間における交通事故の発生するおそれの高いところほど優先度が高くなる。

なお、連続照明を設置する場合においては、以下を考慮してその優先度を判断することが望ましい。

- (a) 夜間事故率、夜間交通量(夜間の事故率、交通量が多い区間ほど優先)
- (b) 横断箇所(横断歩道、交差点の箇所数とそれらの交通量が多いところほど優先)
- (c) 沿道状況(商店街等夜間歩行者交通量が多い区間ほど優先)
- (d) 道路線形(平面線形または縦断線形が複雑で走行しにくい道路ほど優先)
- (e) 道路幅員(広幅員の道路ほど優先)
- (f) その他(濃霧、煤煙等の状況についても考慮)

(2) 施設整備に際しての留意点

道路照明は、沿道の諸活動あるいは鉄道等の交通に対して、種々の影響を及ぼすことがある。

また、照明施設は一旦設置すると撤去が容易でない。したがって、照明施設の整備に際しては、沿道土地利用、道路幅員、占用物件、他道路および鉄道等との位置関係等を事前に調査し、漏れ光による影響や地域景観を考慮した適切な整備計画を立てる必要がある。

(a) 沿道土地利用などへの配慮

照明施設の設置対象道路が住宅地を通過する場合、果樹園、田畑を通過する場合、あるいは養殖場や漁場付近を通過する場合においては道路照明が住環境や、農作物の生育、養魚、漁場に影響を及ぼすことがあり、照明の特定方向への遮光、点灯時間帯等について十分検討しておく必要がある。また、商店街を通過する場合は特に光源の演色性に留意する必要がある。

(b) 他の道路、交通施設等との調整

- i) 立体交差部あるいは道路が並行して走る場合においては、一方の照明光が、他の道路を走行中の運転者に影響を及ぼすことがあるため、照明施設の設置に際しては、相互の調整を図る必要がある。
- ii) 空港、港湾付近および鉄道に隣接して照明施設を設置する場合は、飛行機、船舶の航行、列車の連行への影響を考慮して光源、灯具の位置や配光を決める必要がある。

空港周辺において照明施設を設置する場合は航空法第 49 条によりポール高さの制限を受ける場合があり、また、橋梁に照明施設を設置する場合には、航行する船舶に影響を与えることがあるので留意する必要がある。

(c) 他の施設との調整、都市景観への配慮

- i) 照明柱の設置によって、道路標識、信号機などの視認性を損なわないようにする必要がある。

また、電柱、道路標識、信号機等が集中すると、歩行空間を狭めるだけでなく、景観的にも乱雑なものとなる。したがって、このようなところではこれらを統合して、一つの柱に設置することや電柱共架にすることを考える必要がある。特に、これらが集中しやすい交差点では統合化について検討すべきである。

- ii) 照明施設が周辺景観との調和を損ねないよう計画、設計することは当然であるが、例えば都市の表玄関になるような場所、メインストリートあるいは橋梁上に設けられるものは、良好な景観形成に配慮した適切な形状・色彩とするものとし、地域景観、都市美を創出すべく、光源、照明器具、ポール等の選定に配慮する必要がある。

ただし、景観に配慮しコスト増が見込まれる場合は事前に県庁主務課へ協議すること。

(d) 道路施設の段階的施工

新設、改築の道路にあって、交通量がある程度に増加後、照明施設を設置または増設しようとする場合、沿道状況の変化により配管、建柱に際して、施工性が悪くなり、経費がかさむことがあるので、配管、ポール基礎についてはあらかじめ施工しておいた方がよい場合がある。特に橋梁についてはポール取付部等をあらかじめ施工しておくのがよい。

5. 照明設計

(1) 連続照明

① 照明設計の基本（道照施基・解説 H19-p26）

照明設計にあたっては、以下に示す照明の要件を考慮する。

- (a) 平均路面輝度が適切であること
- (b) 路面の輝度分布が適切であること
- (c) グレアが十分抑制されていること
- (d) 適切な誘導性を有すること

② 性能指標（道照施基・解説 H19-p29、30）

(a) 平均路面輝度

平均路面輝度は、道路分類および外部条件に応じて、表 9.77 の上段の値を標準とする。

ただし、中央帯に対向車前照灯を遮光するための設備がある場合には、表 9.77 の下段の値をとることができる。

表 9.77 平均路面輝度 (単位：cd/m²)

外部条件		A	B	C
道路分類				
一般国道等	主要幹線道路	1.0	0.7	0.5
		0.7	0.5	—
	幹線・補助幹線道路	0.7	0.5	0.5
		0.5	—	—

※用語の定義（道照施基・解説 H19-p2.3）

【注 1】主要幹線道路：主として地方生活圏および大都市圏内の骨格となるとともに、高速自動車国道を補完して生活圏相互を連絡する道路をいう。

幹線道路：地方部にあつては、主として地方生活圏内の二次生活圏の骨格となるとともに、主要幹線道路を補完して二次生活圏相互を連絡する道路をいう。都市部にあつては、その骨格および近隣住区の外郭となる道路をいう。

補助幹線道路：地方部にあつては、主として地方生活圏内の一次生活圏の骨格となるとともに、幹線道路を補完し、一次生活圏相互を連絡する道路をいう。都市部にあつては、近隣住区内の幹線となる道路をいう。

【注 2】外部条件 A：道路交通に影響を及ぼす光が連続的にある道路沿道の状態をいう。

外部条件 B：道路交通に影響を及ぼす光が断続的にある道路沿道の状態をいう。

外部条件 C：道路交通に影響を及ぼす光がほとんどない道路沿道の状態をいう。

なお、特に重要な道路、またはその他特別の状況にある道路においては、表 9.77 の値にかかわらず、平均路面輝度を 2cd/m² まで増大することができる。

(b) 輝度均斉度

輝度均斉度は、総合均斉度 0.4 以上を原則とする。

また、車線軸均斉度は推奨値とし、主要幹線道路において 0.5 以上とする。ただし、幹線・補助幹線道路においてはこの限りではない。

(c) 視機能低下グレア

視機能低下グレアは、相対閾値増加を原則として表 9.78 の値とする。

表 9.78 相対閾値増加 (単位：%)

道路分類		相対閾値増加
一般国道等	主要幹線道路	15 以下
	幹線・補助幹線道路	

(d) 誘導性

適切な誘導性が得られるよう、灯具の高さ、配列、間隔等を決定する。

(2) 局部照明（道照施基・解説 H19-p45、53、55、56）

① 照明設計の基本（道照施基・解説 H19-p26）

局部照明は、それぞれ整備目的を十分考慮のうえ、光源、照明器具、灯具の配置方法等を選定する。

a) 交差点

交差点の照明は、道路照明の一般的効果に加えて、これに接近してくる自動車の運転者に対して、その存在を示し、交差点内および交差点付近の状況がわかるようにする。

b) 横断歩道

横断歩道の照明は、これに接近してくる自動車の運転者に対して、その存在を示し、横断中および横断しようとする歩行者の状況がわかるようにする。

c) その他の場所

道路の幅員構成・線形が急変する場所、橋梁、踏切、インターチェンジ、料金所広場、休憩施設等を照明する場合は、灯具の配置等に留意する。

② 性能指標

局部照明に求める性能指標は以下の通りを標準とする。

表 9.79 局部照明性能指標

交差点内の照度	平均路面照度：20lx 程度 かつ 照度均斉度 0.4 程度※			
横断歩道の照度	シルエット：平均路面照度 20lx 程度※			
	逆シルエット：横断歩道中心線上の高さ 1m の鉛直面の 平均照度 20lx 程度※			
歩道等路面照度	平均路面照度	5lx 以上	照度均斉度	0.2 以上

※車両や歩行者等の交通量が少なく、周辺環境が暗い場合には平均路面照度 10lx 以上とする。

(3) 使用機器等

① 照明方式の選定（道照施基・解説 H19-p35）

連続照明の照明方式は、原則としてポール照明方式とする、ただし、道路の構造や交通の状況などによっては、構造物取付照明方式、高欄照明方式、ハイマスト照明方式を選定することができる。

なお、ポールの高さは、10m を基本とし、多車線区間や大規模交差点において高さを挙げることで広域に照度を確保する必要がある場合等においては、12m を使用すること。

ポールの支柱形状は、円形断面で高さ方向に一定のテーパがついた一律型（S 型）と高さ方向に直管とテーパと直管を組み合わせた可変形（A 型）とし、既設ポールとの景観的調和を図る等特別な条件がない限り経済性や耐震性に優れた可変形（A 型）を選定するものとする。（道ト照器材仕 H30 p5-5~p5-10）

また、鋼管ポールは垂鉛メッキ仕上げを原則とするが、景観を考慮したポールはこの限りではない。

ポール高さは、照明するエリアによって選定するものとする。具体的選定にあたっては、以下を目安とする。（中部地整 H26-p36,37）

- ・ポール高さ 10m：1 車線程度の道路
- ・ポール高さ 12m：2 車線程度の道路、交差点部

② 光源の選定

道路照明に使用する光源は、LED を原則とする。

③ 灯具の配置

「道路照明施設設置基準・同解説（平成 19 年 10 月）p37 第 3 章連続照明、3-3 照明方式の選定、(2)灯具の配置」による。

④ 照明器具の選定

外装色はシルバー系とする。ただし、景観に配慮した照明ポールに取付けるものは、この限りではない。

6. 照明用器材（道ト照器材仕 H30 p5-5～p5-10）

道ト照器材仕（H30 改訂版）および、適用範囲(8)、(9)による。

7. 基 礎（道ト照器材仕 H30 p5-5～p5-10）

- (1) ポールの基部形状は、ベースプレート式を標準とし、自転車・歩行者の安全性や景観上必要な場合はベースプレートをリブ上端部まで地中に 300mm 埋め込む埋設型を用いることができる。
- (2) 基礎掘削はアースオーガ掘りを原則とし、直線ポールの基礎は表 9.80 を参考にすることとする。

表 9.80 接続型標準ポール基礎の根入れ長さ

灯具	形状	灯具高さ	基部処理	型式番号	根入れ長 (mm) (φ500 の場合)
1 灯用	直線形	8m	露出型	I A 8 B-C	1,400
			埋設型	I A 8.3 B-C	1,500
		10m	露出型	I A 10 B-C	1,600
			埋設型	I A 10.3 B-C	1,700
		12m	露出型	I A 12 B-C	1,900
			埋設型	I A 12.3 B-C	1,900
2 灯用	アーム形	8m	露出型	T A 8 B-C	1,600
			埋設型	T A 8.3 B-C	1,600
		10m	露出型	T A 10 B-C	1,800
			埋設型	T A 10.3 B-C	1,800
		12m	露出型	T A 12 B-C	2,000
			埋設型	T A 12.3 B-C	2,000

注) 基礎の根入れ深さの算定条件は以下のとおりとする。

設計風速：60m/s、灯具面積：0.13m²、風力係数：1.0（灯具）、0.7（柱）

地盤：N 値 10 程度の左室地盤

※架線接続がある場合は状況に応じて基礎形状の検討を行うこと。

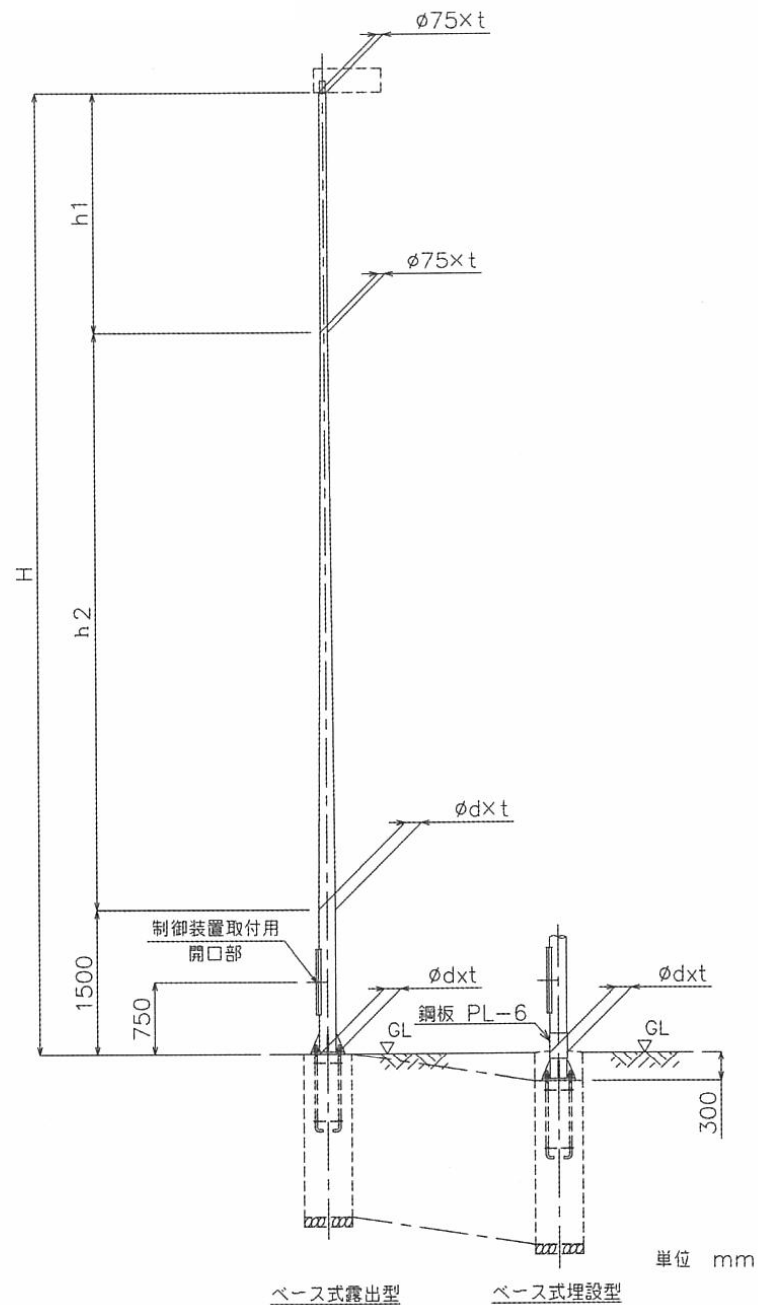
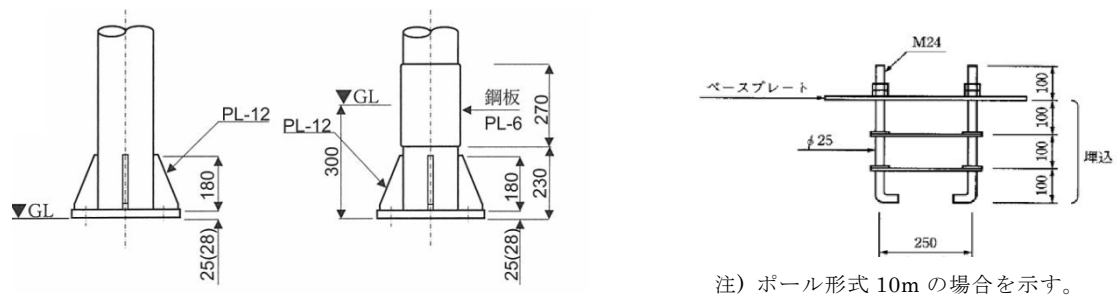


図 9.104 道路照明姿図（参考）：連接型 1 灯用 直線型(可変形)（道ト照器材仕 H30 p5-26）



注）ポール形式 10m の場合を示す。

ベース式基部の構造及び形状（参考）（道ト照器材仕 H30 p5-13）

【注 1】 詳細は、道路標識設置 F-1 型標識アンカーボルトに準ずる。なお、ネジ部、ナットは、亜鉛メッキを施す。

【注 2】 景観を配慮した照明ポールのアンカーボルトは別途考慮する。

図 9.105 ポールの基部およびアンカーボルト外形図（参考）

8. 配管配線

(1) 配線設計（中部地整 H26 p8-38、49）

道路照明の配管配線については「中部地方 H26 8-2-9 道路附属施設の配管配線の設計・施工」によるものとする。

① 配線設計は、原則として次による。

- (a) 配線盤以降の回路は「電気設備の技術基準」における分岐回路とみなして設計する。
- (b) 分岐回路の定格電流は 15A（配線用しゃ断器を使用する場合は 20A）とする。
- (c) 以下の交差点部の配線は原則として埋設式とする。以下の対象箇所を実施しない場合は県庁主務課に協議すること
 - ・都市計画区域内の原則すべての県管理道路（県管理予定道路を含む）の交差点
 - ・都市計画区域外にあっては、緊急輸送道路（将来追加等予定箇所を含む）にある交差点及び、片側 2 車線以上（将来計画箇所も含む）道路の交差点
 - ・特に景観に配慮すべき箇所
- (d) 配線に使用する主な材料は原則として表 9.81 による。

表 9.81 配線材料

名 称	備 考
600V 架橋ポリエチレンケープ®ル(CV)JIC C 3605	埋設部
600V ビニール電線ビニールシースケープ®ル(VV)JIS C 3342	ポール内

- (e) 道路照明用の最大太さは、工事的にもスイッチボックスの関係から 38mm を原則とする。

(2) 配管設計（中部地整 H26 p8-50、51）

① 材料及び埋設深

配管に使用する主な材料および埋設深さ、原則として表 9.82 によるものとする。

表 9.82 配管材料

布設方法	施工場所	使 用 管 路	備 考
埋 設	歩 道 部	配管用炭素鋼鋼管(白管)(JIS G3452) 硬質ビニール電線管(JIS C8430) 波付硬質合成樹脂管(JIS C3653)	舗装厚+路盤厚 +200mm 以上
	車 道 部	配管用炭素鋼鋼管(白管)(JIS G3452) 硬質ビニール電線管(JIS C8430) 波付硬質合成樹脂管(JIS C3653)	舗装厚+路盤厚 +300mm 以上
	路 肩 等	配管用炭素鋼鋼管(白管)(JIS G3452) 硬質ビニール電線管(JIS C8430) 波付硬質合成樹脂管(JIS C3653)	300mm 以上
	埋 込	硬質ビニール電線管(JIS C8430) 波付硬質合成樹脂管(JIS C3653)	
露 出	トンネル内・ 共同構内	硬質ビニール電線管(JIS C8430)	
	橋梁・ その他屋外	厚鋼電線管(JIS C8305) 可とう電線管(JIS C3653)	
	強度が 必要な場所	厚鋼電線管(JIS C8305) 可とう電線管(JIS C3653)	

- ・埋設の硬質ビニール電線管（JIS C8430）は、「JIS K6742（水道用硬質塩化ビニル管）付属書 5（規定）耐衝撃性硬質塩化ビニル管の落錐衝撃試験方法」により試験し、異状のないものとする。
- ・埋設深が確保できない場合は、別途考慮すること。
- ・歩道部であっても乗り入れが連続する場合は、車道部に準ずる深さに合わせることができる。
- また、道路横断する場合は、両端にハンドボールを設置し車道部に準ずる深さとする。

管路径は、電線の外径を参考に内線規定により選定する。

- 高架および橋梁に敷設する電線路は埋込が望ましいが困難な場合は損傷のおそれがない箇所に、露出にて敷設することができる。なお、ジョイント部は伸縮性及び耐震性を十分に考慮すること。

a) 車道設置標準図

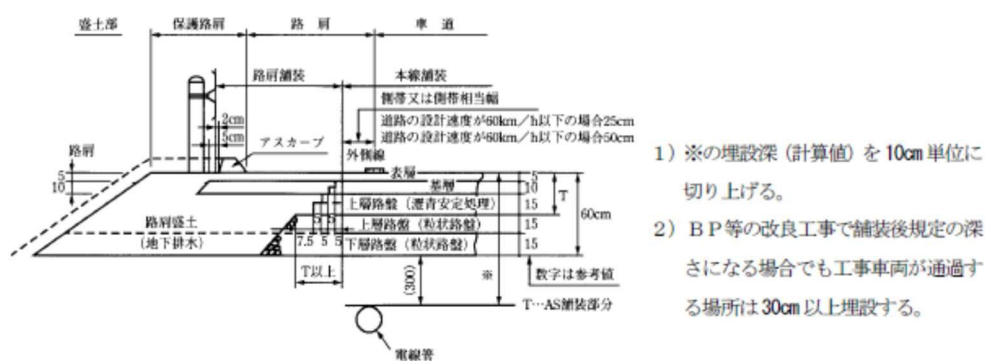
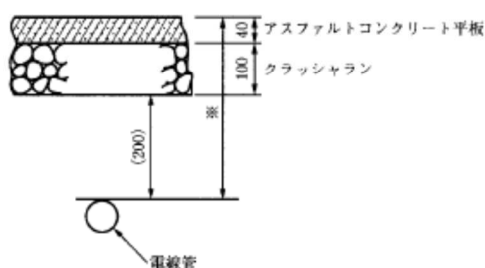


図 9.106 車道設置標準図

b) 歩道設置標準図

- ### ① アスファルト舗装



- ② ブロックまたは平板舗装

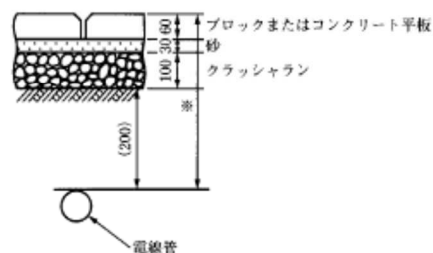


図 9.107 歩道設置標準図

第8節 道路情報提供装置

1. 適用の範囲

この要領は、道路情報提供装置の設計に適用するものとする。なお、定めのない事項については下記によるものとする。

(1) 道路情報表示装置 HL形表示機標準仕様

2. 目的

道路情報提供装置とは、道路利用者等へ情報を提供することを目的とする。

3. 道路情報提供装置

道路情報提供装置には、国土交通省 道路情報表示装置HL形表示機（HL形表示機）においては、HL1形～HL5形まで5機種の表示機があり、下記のように分類されている。

1 HL1形表示機

- 1) 通行規制区間や迂回路の手前に設置し、比較的近距离の情報を表示する場合。
- 2) 比較的単純な図柄（シンボル）によって必要とする情報が表現できる場合。
- 3) 道路幅員が比較的狭く、小形の表示機を設置することが景観上望ましい場合。
- 4) 信号機、街路灯等によって視認が妨げられ、長い視認距離が確保できない場合。

したがって、HL1形表示機は事象発生場所の近くの比較的設置条件の制約の多い場所に設置され、一目でドライバーに情報伝達を行うことが必要な場合の表示機として適切である。

2 HL2形表示機

- 1) 通行規制区間や迂回路の手前に設置し、比較的近距离の情報を表示する場合。
- 2) 図柄（シンボル）表示を主体とし、多少複雑な迂回案内、渋滞案内等を表示する場合。
- 3) 道路幅員が比較的狭く、小形の表示機を設置することが景観上望ましい場合。

したがって、HL2形表示機は事象発生場所の近くの比較的設置条件の制約の多い場所に設置され、一目で多少複雑な迂回、渋滞、方面案内などをドライバーに伝達することが必要な場合の表示機として適切である。

3 HL3形表示機

- 1) 通行規制区間や迂回路に至る国道上に予告板として設置し、比較的中距離の情報を表示する場合。
- 2) 図柄（シンボル）と文章（6文字3段）をもってドライバーに的確な情報伝達を行う場合。
- 3) 一事象の表示を主目的とする場合。（但し、十分長い視認距離を確保できる場合には、交互表示により二事象を表示することも可能。）
- 4) 門柱の設置が可能な場合。
- 5) 道路幅員が2車線以上で、道路中央部に本表示機を設置し、視認距離が確保できる場合。

したがって、HL3形表示機は事象発生場所から離れた比較的設置条件の制約の無い場所に、道路上に予告板として設置され、複雑な一事象の情報を短時間でドライバーに伝達することが必要な場合の表示機として適切である。また、本表示機は、予告板としてだけでなく迂回案内等に用いることも可能である。

- 1) 通行規制区間や迂回路に至る国道上に予告板として設置し、比較的中距離の情報を表示する場合。
- 2) 図柄（シンボル）と文章（6文字3段）をもってドライバーに的確な情報伝達を行う場合。
- 3) 一事象の表示を主目的とする場合。（但し、十分長い視認距離を確保できる場合には、交互表示により二事象を表示することも可能。）
- 4) 門柱の設置が可能な場合。

- 5) 道路幅員が2車線以上で、道路中央部に本表示機を設置し、視認距離が確保できる場合。

したがって、H L 3形表示機は事象発生場所から離れた比較的设置条件の制約の無い場所に、道路上に予告板として設置され、複雑な一事象の情報を短時間でドライバーに伝達することが必要な場合の表示機として適切である。また、本表示機は、予告板としてだけでなく迂回案内等に用いることも可能である。

4 H L 4形表示機

- 1) 幹線道路の分岐路または幹線道路どうしの交差点手前に設置し、比較的中距離の情報を表示する場合。
- 2) 文章のみでドライバーに的確な情報伝達を行うことが可能な場合。
- 3) 二事象の表示を必要とする場合。
- 4) 門柱の設置が可能な場合。
- 5) 規制速度が比較的低く、十分に長い視認距離を確保できる場合。
- 6) 道路幅員が表示板の幅より広く、道路中央部に本表示機を設置し、視認距離が確保できる場合。

したがって、H L 4形表示機は幹線道路の分岐路または交差点手前の長い視認距離が確保できる場所に設置され、文章による二事象表示が必要な場合の表示機として適切である。

5 H L 5形表示機

- 1) 幅員の広い幹線道路の分岐路または幹線道路どうしの交差点手前に設置し、比較的中距離の情報（広域情報）を表示する場合。
- 2) 文章と図柄（シンボル）によって情報伝達を行う場合。
- 3) 二事象の表示を必要とする場合。
- 4) 門柱の設置が可能な場合。
- 5) 規制速度が比較的高く、図柄により遠距離からの誘目性を確保できる場合。
- 6) 道路幅員が広く、道路中央部に本表示機を設置し、視認距離が確保できる場合。

したがって、H L 5形表示機は幹線道路の分岐路または交差点手前に設置され、規制速度の早い道路上を走行するドライバーに対して図柄を用いることで二事象表示を短時間で伝達することが必要な場合の表示機として適切である。

6 その他

設置（更新も含む）にあたっては「一般道路における情報提供装置の設置・運用に関する指針」（昭和63年12月1日付 警察庁丁規発第141号、建設省交発第107号）に基づき、設置前に公安委員会との協議を別途行うこと。

上記協議対象となる装置は、簡易表示板（温度計付き電光表示板）も対象であり、表示文字内容を協議すること（但し、温度計のみの電光表示板は除く）。

第9節 道の駅

1. 目的

- (1) 長距離ドライブ及び女性、高齢者の運転者が増加する中で道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、道路利用者が休憩、道路情報等が利用できる「たまり」空間とする。
- (2) 人と人の交流により、地域の魅力、地域振興を図れるような地域情報を提供する場所とする。

2. 用語の定義

道の駅とは、休憩施設において地域に関する情報等を道路利用者に提供し、また地域と地域が相互に連携する機能を持つ施設をいう。

3. 基本方針

地域振興を図る主要事業また、情報提供を通じた地域連携軸の拠点としての位置付けを行うものである。

4. 事業概要

「道の駅」の駐車場、便所、道路情報等の道路施設については、基本構想を吟味した上で必要に応じて特定交通安全施設等整備事業、県単現道施設整備事業等で道路管理者が整備協力する。

駐車場、便所を道路管理者が設置する場合は、その規模について中部地方整備局 道路設計要領・設計編・第3章(幾何構造)を参照し設計すること。

その他サービス（地域振興）施設等は、「道の駅」の登録を前提条件とし、日本開発銀行の融資（有利子）、無料駐車場分については、道路開発資金の融資（有利子）を受けることができる。また、これらに限らず他の省各種補助金、振興、起債、単独費等を活用し、諸施設を整備することに制限はない。

5. 登録及び案内の制度

登録・案内については、「道の駅」登録・案内要綱（別紙）で定められており、平成5年4月1日より登録受付を開始されている。

6. 登録への手続きについて

登録への手続きについては、図9.108のとおりとする。

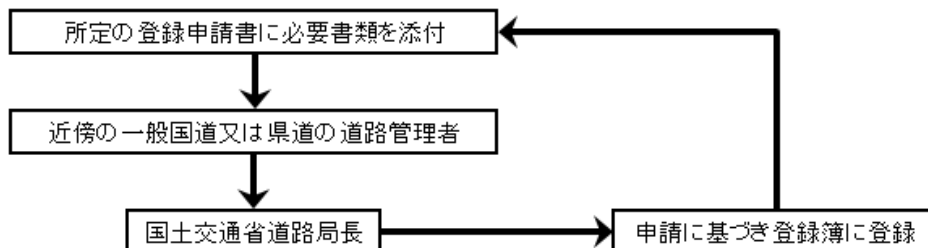


図 9.108 登録の手続き

申請者（設置者）においては、各市町村又は市町村に代わり得る公的な団体であり、公的な団体とは以下を指す。

- (1) 都道府県
- (2) 地方公共団体が 3 分の 1 以上を出資する法人
- (3) 地域を代表とした「道の駅」を設置するのにふさわしいと思われる公益法人

7. 設置位置

設置位置については、休憩施設としての利便性、及び「道の駅」相互の機能分担の観点から考慮し、適切な位置を決定する。

8. 基本施設

(1) 駐車場

交通量・立地条件・施設内容等に応じた利用需要に対応できるものとし、24 時間利用可能であること。概ね 20 台（大型車用は 2 台換算）以上とする。

(2) 便所

駐車場規模に応じた利用需要に対応でき、24 時間利用可能とし、水洗式で概ね 10 基以上とする。

(3) 歩行経路

駐車場と便所間を結ぶ主要な歩行経路（以下「歩行経路」という）はバリアフリー化すること。また歩行経路以外についてはバリアフリー化に努めること。

(4) 情報提供

- a. 電話は 24 時間利用可能であること。
- b. 案内・サービス施設は駐車場から極力近い場所に配置して利用者が立ち寄りやすい形態とし、道の駅施設全体が一体的に利用しやすいよう配慮すること。
- c. 案内・サービス施設に案内員を配置するほどの利用者が見込めない場合は、電話等により道路及び地域に関する問い合わせに応じられる体制を整えること。
- d. 情報提供にあたっては、利用者に情報を提供するのに必要な空間を適切な場所に確保し、以下に掲げ情報を含めて積極的に行うこと。
 - 1) 道路情報及び近隣の「道の駅」情報
 - 2) 近隣地域まで含めた観光情報
 - 3) 緊急医療情報
 - 4) その他利用者の利便に供する情報
- e. 「道の駅」の標章を用いて案内板を設置する場合は、当該「道の駅」の機能について、ユニバーサルデザインに基づく図記号も併せて表示すること。
例) 駐車場  身障者対応  情報コーナー  等
- f. 「道の駅」自身の案内として、以下に掲「道の駅」自身の案内として、以下に掲げた情報を盛り込んだ案内板を見やすい場所に設置すること。
 - 1) 事業の目的、「道の駅」登録申請者名
 - 2) 各施設の整備事業主体・区分
 - 3) 「道の駅」施設の情報・周辺エリアの情報

(5) 子育て応援施設

24 時間利用可能な、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペースが備わってい

ること。

参考図書等

- 道路設計要領 設計編（H26.3 中部地方整備局）
- 道路の移動等円滑化に関するガイドライン（R6.1 国土交通省道路局）
- 岐阜県福祉のまちづくり施設整備マニュアル（H16.1 岐阜県基盤整備部建築指導課）
- 道の駅の本（H5.7 ぎょうせい）
- 「道の駅」のトイレの改善について（平成 29 年 9 月 29 日 岐阜県道路維持課）
- 岐阜県「道の駅」トイレ標準仕様書について（通知）（令和 2 年 3 月 18 日 岐阜県道路維持課）

第 10 節 その他

1. 身体障害者への配慮

身障者への配慮については、「第 9-1 章 歩道および自転車歩行者道」「第 6 章 立体横断施設」に準ずるものとする。

2. バス停車帯

2.1 設置基準

次の各号に該当する場所には、バス停車帯を設置する。

- (1) バスの運行回数が多く、かつ、バスの停車により交通容量の低下が著しい場所。
- (2) バスの発着に関連した事故が発生し、あるいは発生するおそれのある場所。
- (3) バスの停車により他の車両の安全、かつ、円滑な通行が著しく阻害される場所。
- (4) バスの乗降客が多く、利用者の安全や乗り継ぎ等利便の確保が望まれる場所。

2.2 設置位置

バス停車帯を設ける場合の本線の平面線方は、直線または標準地以上の曲線半径を持ち、かつ、縦断線形の小さい区間（2%以下、地形の状況等によりやむを得ない場合は 3%以下）でなければならない。（道路構造令 p682）

- (1) 交差点付近に設置する場合は、原則として交差点の流出側に設け、織り込み長の距離だけ離すものとする。
- (2) 単路の横断歩道付近に設置する場所は、原則として横断歩道を超えて 10m 以上の位置とする。
- (3) 次の各号に該当する場所にバス停車帯を設けてはならない。（県仕様）
 - ① 横断歩道直前 30m 以内。
 - ② 屈曲部の見通しの悪い場所およびバスの停車により見通しを阻害する場所。
 - ③ 勾配の急な坂路およびその前後から 40m 以内。
 - ④ 踏切の前後 30m 以内。

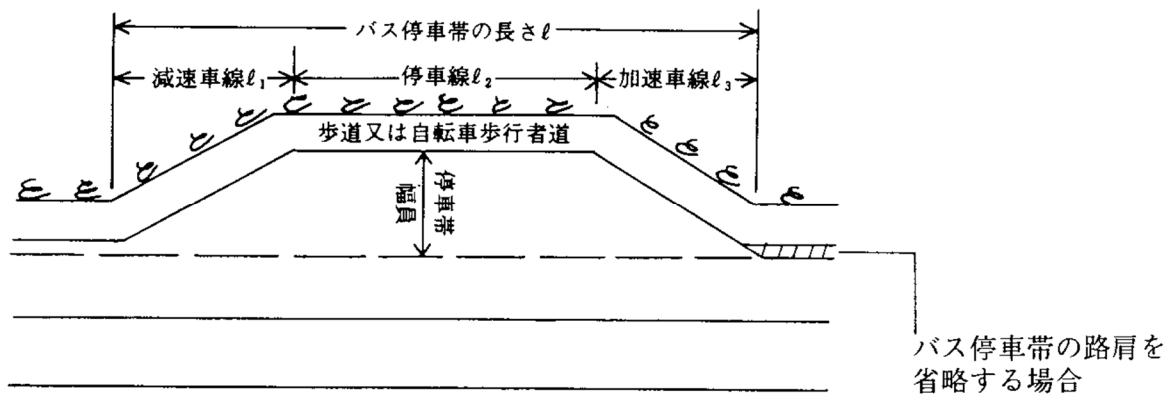
2.3 長さおよび幅員

バス停車帯を設置する場合、長さおよび幅員はバス停車台数、車道の幅員および沿道の状況等との関係により定まる。

- (1) 長さについては、「道路構造令第 9 章道路の附属物 9.4.4 乗合自動車停留施設(5)表 9-5」を参照とする。
- (2) 幅員については、「道路構造令第 9 章道路の附属物 9.4.4 乗合自動車停留施設(5)b.幅員その他」を参照とする。
- (3) バス乗降場の歩道は、車道等に対して 15cm を標準としたマウンドアップ方式とする。（道路の移動等円滑化に関するガイドライン）
- (4) バス停車帯を設置する区間に歩道又は自転車歩行者道が設置されていない場合はバスの乗降者及び一般の歩行者の安全を確保する上からバス停車帯の区間及びその前後には歩道又は自転車歩行者道を設置する。この場合の歩道又は自転車歩行者道の設置は、車両停車帯に含める。

2.4 構造

(平面図)



(断面図)

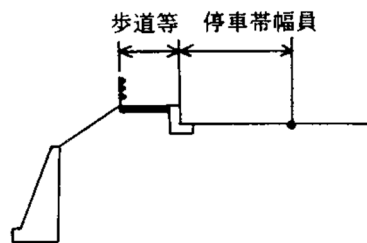


図 9.109