

第3章 道路に関する基準

1 道路に関する法及び条例の規定

(開発許可の基準) 抜粋

法第33条第1項

- 2 主として、自己の居住の用に供する住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為以外の開発行為にあつては、道路、公園、広場その他の公共の用に供する空地（消防に必要な水利が十分でない場合に設置する消防の用に供する貯水施設を含む。）が、次に掲げる事項を勘案して、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上又は事業活動の効率上支障がないような規模及び構造で適当に配置され、かつ、開発区域内の主要な道路が、開発区域外の相当規模の道路に接続するように設計が定められていること。この場合において、当該空地に関する都市計画が定められているときは、設計がこれに適合していること。
- イ 開発区域の規模、形状及び周辺の状況
 - ロ 開発区域内の土地の地形及び地盤の性質
 - ハ 予定建築物等の用途
 - ニ 予定建築物等の敷地の規模及び配置
- 3 地方公共団体は、その地方の自然的条件の特殊性又は公共施設の整備、建築物の建築その他の土地利用の現状及び将来の見通しを勘案し、前項の政令で定める技術的細目のみによっては環境の保全、災害の防止及び利便の増進を図ることが困難であると認められ、又は当該技術的細目によらなくとも環境の保全、災害の防止及び利便の増進上支障がないと認められる場合においては、政令で定める基準に従い、条例で、当該技術的細目において定められた制限を強化し、又は緩和することができる。

(開発許可の基準を適用するについて必要な技術的細目) 抜粋

政令第25条 法第33条第2項（法第35条の2第4項において準用する場合を含む。以下同じ。）に規定する技術的細目のうち、法第33条第1項第2号（法第35条の2第4項において準用する場合を含む。）に関するものは、次に掲げるものとする。

- 1 道路は、都市計画において定められた道路及び開発区域外の道路の機能を阻害することなく、かつ、開発区域外にある道路と接続する必要があるときは、当該道路と接続してこれらの道路の機能が有効に発揮されるように設計されていること。
- 2 予定建築物等の用途、予定建築物等の敷地の規模等に応じて、6メートル以上12メートル以下で国土交通省令で定める幅員（小区間で通行上支障がない場合は、4メートル）以上の幅員の道路が当該予定建築物等の敷地に接するように配置されていること。ただし、開発区域の規模及び形状、開発区域の周辺の土地の地形及び利用の態様等に照らして、これによることが著しく困難と認められる場合であつて、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上及び事業活動の効率上支障がないと認められる規模及び構造の道路で国土交通省令で定めるものが配置されているときは、この限りでない。
- 3 市街化調整区域における開発区域の面積が20ヘクタール以上の開発行為（主として第2種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。第6号及び第7号において同じ。）にあつては、予定建築物等の敷地から250メートル以内の距離に幅員12メートル以上の道路が設けられていること。
- 4 開発区域内の主要な道路は、開発区域外の幅員9メートル（主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為にあつては、6.5メートル）以上の道路（開発区域の周辺の道路の状況によりやむを得ないと認められるときは、車両の通行に支障がない道路）に接続していること。
- 5 開発区域内の幅員9メートル以上の道路は、歩車道が分離されていること。

(条例で技術的細目において定められた制限を強化し、又は緩和する場合の基準) 抜粋

政令第29条の2第1項 法第33条第3項（法第35条の2第4項において準用する場合も含む。次項において同じ。）の政令で定める基準のうち制限の強化に関するものは、次に掲げるものとする。

- 1 第25条第2号、第3号若しくは第5号から第7号まで、第27条、第28条第2号から第6号まで又は前3条の技術的細目に定められた制限について、環境の保全、災害の防止及び利便の増進を図るために必要な限度を超えない範囲で行うものであること。
- 2 第25条第2号の技術的細目に定められた制限の強化は、配置すべき道路の幅員の最低限度について、

- 12メートル（小区間で通行上支障がない場合は、6メートル）を超えない範囲で行うものであること。
- 3 第25条第3号の技術的細目に定められた制限の強化は、開発区域の面積について行うものであること。
- 4 第25条第5号の技術的細目に定められた制限の強化は、歩道を分離すべき道路の幅員の最低限度について5.5メートルを下らない範囲で行うものであること。
- 12 前条に規定する技術的細目の強化は、国土交通省令で定める基準に従い行うものであること。
- 2 法第33条第3項の政令で定める基準のうち制限の緩和に関するものは、次に掲げるものとする。
- 1 第25条第2号又は第6号の技術的細目に定められた制限について、環境の保全、災害の防止及び利便の増進上支障がない範囲で行うものであること。
- 2 第25条第2号の技術的細目に定められた制限の緩和は、既に市街地を形成している区域内で行われる開発行為において配置すべき道路の幅員の最低限度について、4メートル（当該道路と一体的に機能する開発区域の周辺の道路の幅員が4メートルを超える場合には、当該幅員）を下らない範囲で行うものであること。

（道路の幅員）

省令第20条 令第25条第2号の国土交通省令で定める道路の幅員は、住宅の敷地又は住宅以外の建築物若しくは第1種特定工作物の敷地でその規模が1,000平方メートル未満のものにあっては6メートル（多雪地域で、積雪時における交通の確保のため必要があると認められる場合にあっては、8メートル）、その他のものにあっては9メートルとする。

（令第25条第2号ただし書の国土交通省令で定める道路）

省令第20条の2 令第25条第2号ただし書の国土交通省令で定める道路は、次に掲げる要件に該当するものとする。

- 1 開発区域内に新たに道路が整備されない場合の当該開発区域に接する道路であること。
- 2 幅員が4メートル以上であること。

（道路に関する技術的細目）

省令第24条 令第29条の規定により定める技術的細目のうち、道路に関するものは、次に掲げるものとする。

- 1 道路は、砂利敷その他の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさない構造とし、かつ、適当な値の横断勾配が附されていること。
- 2 道路には、雨水等を有効に排出するため必要な側溝、街渠その他の適当な施設が設けられていること。
- 3 道路の縦断勾配は、9パーセント以下であること。ただし、地形等によりやむを得ないと認められる場合は、小区間に限り、12パーセント以下とすることができる。
- 4 道路は、階段状でないこと。ただし、もっぱら歩行者の通行の用に供する道路で、通行の安全上支障がないと認められるものにあっては、この限りでない。
- 5 道路は、袋路状でないこと。ただし、当該道路の延長若しくは当該道路と他の道路との接続が予定されている場合又は転回広場及び避難通路が設けられている場合等避難上及び車両の通行上支障がない場合は、この限りでない。
- 6 歩道のない道路が同一平面で交差し、若しくは接続する箇所又は歩道のない道路のまがりかどは、適当な長さで街角が切り取られていること。
- 7 歩道は、縁石線又はさくその他これに類する工作物によって車道から分離されていること。

（令第29条の2第1項第12号国土交通省で定める基準） 抜粋

省令第27条の4 令第29条の2第1項第12号の国土交通省令で定める基準は、次に掲げるものとする。

- 2 第24条の技術的細目に定められた制限の強化は、その地方の気候若しくは風土の特殊性又は土地の状況により必要と認められる場合に、同条各号に掲げる基準と異なる基準を定めるものであること。

東近江市開発許可の基準等に関する条例（抜粋）

（法第 33 条第 3 項の条例で定める技術的細目）

第 3 条 法第 33 条第 3 項の規定により条例で定める技術的細目は、政令第 25 条第 2 号及び第 29 条に規定する技術的細目について、政令第 29 条の 2 第 1 項第 1 号並びに第 2 項第 1 号及び第 2 号の規定により、次に掲げるとおりとする。

（1）開発区域の面積が 1,000 平方メートル未満で予定建築物の用途が住宅の場合の道路の幅員は、5 メートル以上とする。

この場合において、当該道路と一体的に機能する開発区域に隣接する道路の幅員が 5 メートルを超える場合は、当該隣接する道路の幅員とする。

（2）開発区域の面積が 1,000 平方メートル以上の場合の開発区域内の主要な道路が政令第 25 条第 4 号に規定する開発区域外の道路に接続している場合であって、周辺の状況を勘案して、特に市長が環境の保全、災害の防止及び利便の増進上支障がないと認める場合の敷地が接する主要道路以外の道路の幅員は、6 メートル（当該道路と一体的に機能する開発区域に隣接する道路の幅員が 6 メートルを超える場合には、当該幅員）以上とする。

（3）道路の形状は、袋路状でない形状とする。ただし、次のいずれかに該当する場合であって、避難上及び車両の通行上支障がない場合は、この限りでない。

ア 開発区域の面積が 1,000 平方メートル未満であって、道路の幅員が 6 メートル以上のとき又は道路（幅員が 6 メートル未満の既存の道路を含む。）の延長が 35 メートル以下のとき。

イ 幅員が 6 メートル以上の道路であって、当該道路の終端に転回広場及び避難通路（転回広場の部分から避難上支障がないように国、地方公共団体等が所有する道路、公園等の行政財産に接するものに限る。）が設けられているとき。

2 道路の種類

(1) 開発許可で接道が認められる道路の種類

開発区域が接道できる道路の種類を下表に示す。(建築基準法第42条、第43条を準用)

表3-1 既存道路の種類

道路の種類	自己居住用	自己業務用	非自己用
道路法による道路(建築基準法第42条第1項第1号)	○	○	○
建築基準法第42条第1項第2～5号に規定する道路	○	○	○
建築基準法第42条第2項に規定する道路	○	× 注2 ○	× 注2 ○
建築基準法第43条第2項第1号に基づく認定又は第2号に基づく許可が得られる道路(建築指導課と協議のこと)	注1 ○	×	×

(注)

※ 既存道路に所有権等第三者の権利が存する場合は、当該第三者の同意が必要

- 1 都市計画法上認められる場合でも、建築基準法第43条2項の認定又は許可が得られるとは限らない。
- 2 市街化区域(1,000㎡未満)及び湖東都市計画区域(1,000㎡未満)の開発行為の取扱いの特例

(2) 開発区域内に設置される道路の種類

表3-2 道路の種類

道路の区分		標準設計速度 (km/h)	摘要
幹線道路	幹線道路(幅員18m以上)	60	自動車の通行量が著しく、区域外への集約的役割を有する道路
	地区幹線道路(幅員12m以上)	50	開発区域の骨格となるもので、近隣住区を形成する街路及び住区内の主要道路
	補助幹線道路(幅員9m以上)	40	開発区域の近隣分区、隣保区を形成し地区幹線道路に連絡する道路
区画道路(幅員6m以上)		20	開発区域の区画を形成し、区画の敷地に接するよう配置する道路
歩道、歩行者自転車専用道路 (幅員2～4m未満)			歩行者及び自転車の通行の専用となる道路避難通路は1.5m以上4m未満

(注) 幹線道路の幅員については歩道の幅員を含む。(ただし、車道幅員は6.0m以上とする)

3 道路の配置

(1) 道路配置計画の基本（政令第25条第1号）

開発区域内の主たる道路は、開発区域内の交通を支障なく処理できるとともに、都市計画において定められた道路に適合し、道路計画又は周辺の道路網に整合して計画されなければならない。また、開発に伴い発生する交通によって、開発区域外の道路の機能を損なうことなく、周辺の道路と一体となって機能が有効に発揮されるよう計画する必要がある。

なお、道路計画に当たっては、開発区域の規模、開発行為の目的により、開発区域内に新設する道路の幅員や開発区域が接続する既存道路の幅員等に一定の基準があることに留意するとともに、道路管理者及び警察署と十分協議を行うこと。

(2) 調査

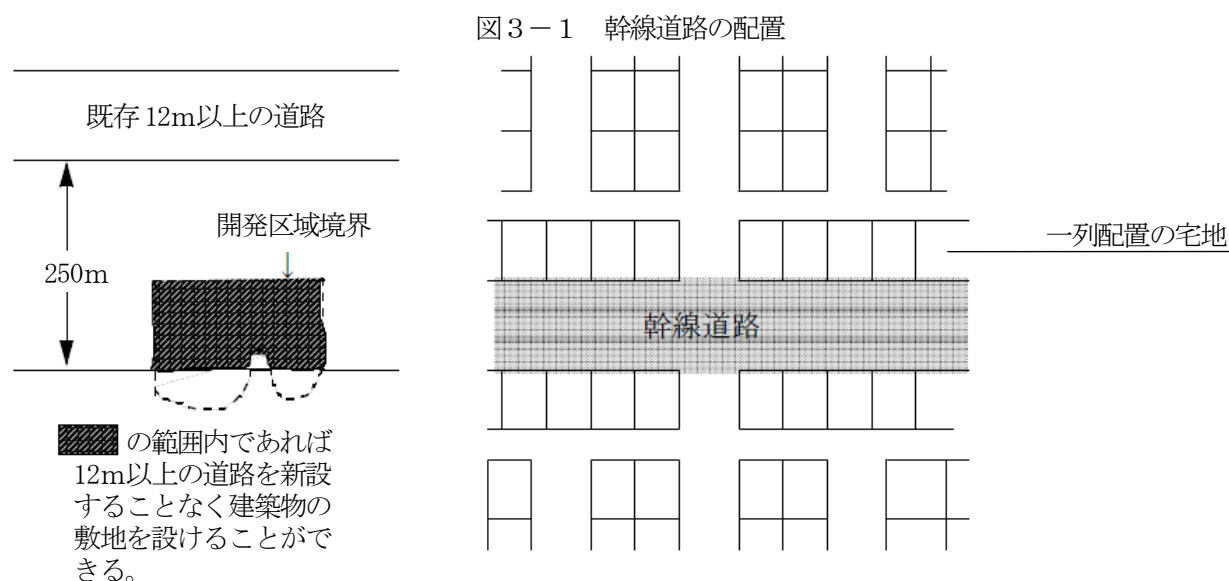
道路配置計画等に当たっては、あらかじめ次の調査を行うこと。

- ア 開発区域周辺にある既存道路（計画中の道路、都市計画道路も含む。）の路線名、幅員、利用状況及び建築基準法に基づく道路種別
- イ 道路の管理者及び境界（都市計画道路は区域の明示）
- ウ 開発に伴う発生交通量
- エ 開発区域外の地形

(3) 幹線道路の配置等（政令第25条第3号）

市街化調整区域における開発区域の面積が20ha以上の開発行為にあつては、予定建築物の敷地から250m以内の距離に12m以上の道路が設けられていること。

幹線道路と区画道路の間の宅地は一列配置を原則とし、幹線道路から宅地の出入口は設けないこと。



4 道路の幅員と開発区域等

(1) 道路の幅員のとらえ方

ア 有効幅員

道路の幅員は有効幅員で考える。有効幅員は、車両等の通行上支障のない部分（原則として舗装されている範囲、歩道を含む。）の幅をいい、側溝に蓋を設ける場合には、側溝の幅も有効幅員に含める。

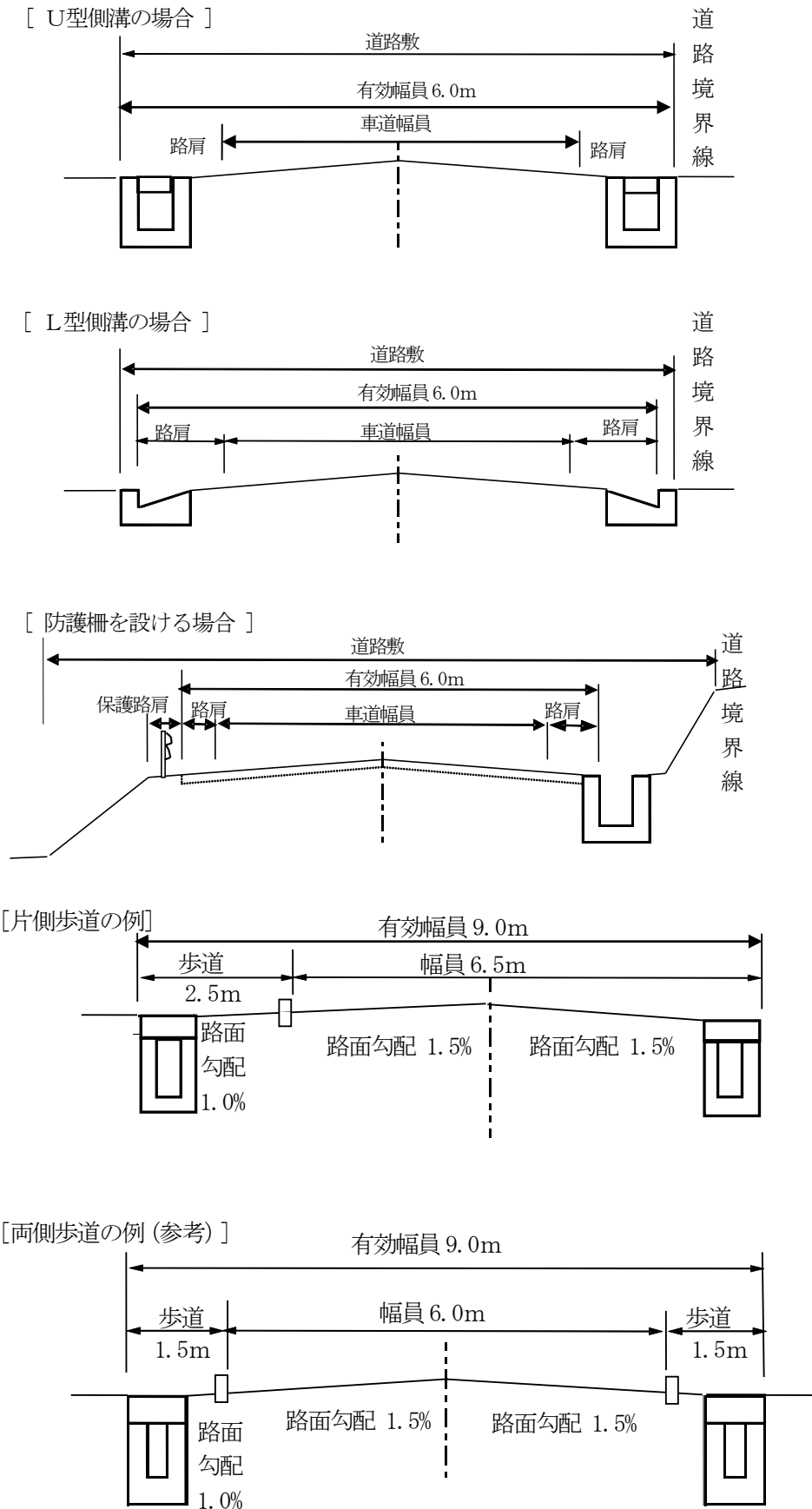
なお、有効幅員内への電柱、防護柵等の建て込みは、原則として認めない。

歩道を設置する場合は、歩道の有効幅員2.0m+路上施設帯0.5mの合計2.5m以上を確保することを原則とするが、市と法第32条協議によること。

イ 有効幅員のとらえ方及び道路各部の名称

有効幅員及び幅員構成の各部の名称を下図に示す。

図3-2 有効幅員のとらえ方及び道路各部の名称



(2) 敷地が接する道路の幅員（政令第25条第2号、省令第20条、省令第20条の2）

開発区域内の道路は、その道路に接する敷地の利用形態により発生交通量が異なるため、それに応じて必要な幅員も異なる。

そこで、予定建築物等の敷地が接する道路の幅員は、表3-3及び表3-4に掲げる規定値以上とすること。最小幅員6mとしたのは、側溝などの道路構造物があっても相互通行を担保し、かつ、消防活動に際して消防車が他の車両とすれ違い可能なスペースを確保するには最低6mが必要と考えられるからである（開発区域の面積が1,000㎡未満除く）。

また、9mとしたのは、大型車等による頻繁な交通が予想されるため、自動車の利便を考えると同時に、歩行者の安全を確保する意味で、歩車道分離のため必要な最低幅員の9mにあわせたものである。

さらに、12mとしたのは、自動車と歩行者の交通を特に大量に発生させる建物の場合は、歩道を広くとり停車帯を設けることを考慮したためである。

ア 開発区域内に道路を新設する場合の道路の幅員

必ず、当該基準と「第3章4(3)道路を新設する場合の区域外既設道路（接続先道路）との接道」の基準を確認すること。

表3-3 開発区域内の道路幅員 (単位：m)

用途	道路種別	開発区域面積			
		0.1ha 未満	0.1ha 以上 5.0ha 未満	5.0ha 以上 20.0ha 未満	20.0ha 以上
住宅地の開発	区画道路	(5.0)	6.0	6.0	6.0
	幹線道路			9.0	12.0
住宅地以外（第一種、第二種特定工作物含む）の開発	区画道路	6.0	9.0(6.0)	9.0(6.0)	12.0(6.0)
	幹線道路		9.0	12.0	12.0

(注) [括弧内の数値は政令第29条の2第2項第2号により緩和、東近江市開発許可の基準等に関する条例第3条第1項第2号に該当する場合に限る]

- 1 住宅地以外の建築物等の敷地の規模が1,000㎡以上の場合には、その敷地が接することとなる道路の幅員は9m以上とする。(省令第20条)
- 2 上記の表に基づき、開発区域内の全ての敷地が接する道路が配置されている場合であって、開発区域及び周辺の状況、まちづくりの観点等から道路の設置が必要と認められる場合は、4m以上の道路を設置することができる。ただし、道路の延長が小区間（最大延長 35m）で通行上支障がないと認められる場合に限る。(政令第25条第2号) ただし、道路の幅員が4mの袋路状道路は認められない。(省令第24条第5号)
- 3 袋路状道路となる場合は、「第3章5(6)袋路状道路」を参照のこと。
- 4 開発区域の面積が1,000㎡未満で予定建築物の用途が住宅の場合の道路の幅員は、5m以上とする。この場合において、当該道路と一体的に機能する開発区域に隣接する道路の幅員が5mを超える場合は、当該隣接する道路の幅員とする。(条例第3条第1項第1号)
- 5 開発区域の面積が1,000㎡以上の場合の開発区域内の主要な道路が政令第25条第4号に規定する開発区域外の道路に接続している場合であって、周辺の状況を勘案して、特に市長が環境の保全、災害の防止及び利便の増進上支障がないと認める場合の敷地が接する主要な道路以外の道路の幅員は、6m（当該幅員と一体的に機能する開発区域に隣接する道路の幅員が6mを超える場合には、当該幅員）以上とする。
 - (1) 環境の保全上、留意すべき要件
良好な市街地の環境を確保する観点から、日照、通風、採光等の点で支障がないこと。
 - (2) 災害の防止上、留意すべき要件
延焼のおそれがないこと。避難活動上支障がないこと。消防活動上支障がないこと（消防ポンプ車が進入可能であること、消防水利が適切に確保されていること等を考慮すること。）。)

(3) 利便の増進上、留意すべき要件

通行の安全上、通過交通が少なく、歩行者の数が多くないこと。予定建築物等の用途が、多数の車両の出入りが見込まれるものでないこと。接続先の道路の通行に支障がなく、かつ業務用の開発の場合、事業活動の支障がないこと。

イ 開発区域内に道路を新設しない場合（既存道路に接する一敷地開発の場合）

表 3-4 既存道路の幅員 (単位：m)

用途	開発区域面積	規定値	市長が定める値
住宅地開発	1.0ha 未満	6.0	4.0 以上
	1.0ha 以上	6.0	————
住宅地以外の開発（第一種特定工作物含む。）	0.1ha 未満	6.0	4.0 以上
	0.1ha 以上 0.5ha 未満	9.0	4.0 以上
	0.5ha 以上	9.0	6.0 以上
第二種特定工作物		9.0	6.0 以上

(注)

1 開発の目的、開発区域の規模、形状、周辺の地形、周辺の土地利用等から勘案して、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上支障がないと市長が認めた場合に、「市長が定める値」を採用できる。

なお、「市長が定める値」と認めた場合であっても、道路に接する区域は表 3-4（既存道路の幅員）の規定値を満たすようにセットバックする（道路用地として帰属する）こと。セットバックは原則、表 3-4 の規定値と同等以上の幅員がある交差点までとする。

なお、ここでいう交差点とは、開発地からの経路として主たる経路先となる交差点をいう。

2 「市長が定める値」は、開発行為の規模、開発行為によって生じる交通量、通行の安全その他の状況を勘案し、上記に掲げた幅員の範囲内で、開発区域ごとに決定するものであり、例えば上記に掲げた幅員が 6 m から 4 m の場合、4 m を一律に認めるものではないので留意を要する。

3 開発区域のうち進入路として乗入れする道路に規定値を適用する。また、2 箇所以上の乗入れがある場合は、2 箇所目からは土地利用計画や周辺道路の状況により「市長が定める値」を適用できるものとする。

4 住宅地以外開発であってもショッピングセンター、トラックターミナル等の大規模商業施設、大規模流通施設等の明らかに大量の交通量が生じる予定建築物等を目的とした開発行為においては、「市長が定める値」は認めないため、規定値以上の幅員の既存道路でなければならない。

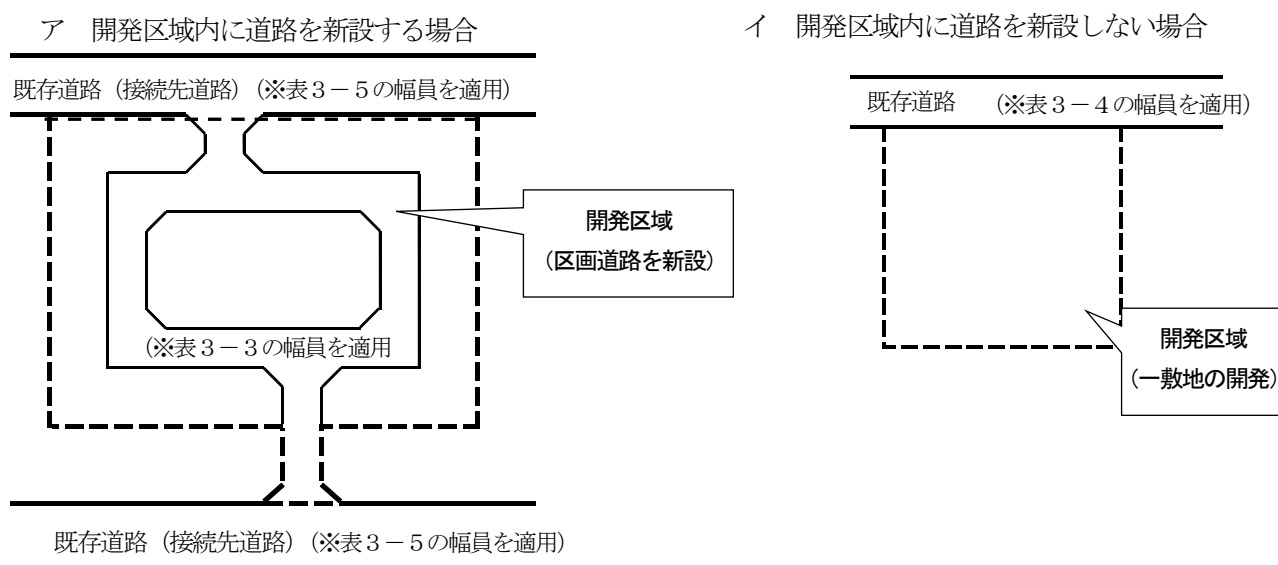
※ 大規模流通施設の定義は「東近江市 都市計画法に基づく開発許可制度の取扱い基準」の都市計画法第 34 条第 14 号 提案基準 14「大規模な流通業務施設について」の用途を指すものではなく、個別に協議すること。

5 自己用専用住宅は、表 3-1 に基づくことができる。

6 公道からの乗入れは、原則 1 路線 1 箇所とし、進入口の箇所や幅員等については道路管理者と協議し決定すること。

7 道路交通法の規定に基づく一方通行の道路においては、幅員を 4.0m 以上とする（公安委員会との協議を行うこと）。この場合も（注）1 と同様、道路に接する区域は表 3-4（既存道路の幅員）の規定値を満たすようにセットバックする（道路用地として帰属する）こと。

図 3-3 既存道路の幅員



(3) 道路を新設する場合の区域外既存道路（接続先道路）との接道（政令第25条第4号）

開発行為に伴い区域内に道路を新設する場合、開発区域内に理想的に道路が配置されていても、区域外に接続される道路が発生交通に対応できなければならない。そのため、開発区域内の主要な道路は、表 3-5 に掲げる規定値以上の幅員を有する開発区域外の既存の道路に接続しなければならない。

接続先道路の幅員は 9m 以上とし、住宅地開発の場合は 6.5m 以上とする。住宅地の場合、発生する交通量や種類が限られているため、車両の大きいバス等のすれ違い通行を満足する幅員を想定して、側方と車両に 0.5m の余裕をとって 6.5m とする。

ただし、開発区域の周辺の道路状況により車両の通行などに支障がない場合は、「市長が定める値」を用いることができる。

なお、既存道路への接続は 2 箇所（原則 2 路線）以上設けるものとする。ただし、災害の防止、交通処理上支障がないと市長が認めた場合は、この限りでない。

必ず、当該基準と「第 3 章 4 (2) ア 開発区域内に道路を新設する場合の道路の幅員」の基準を確認すること。

表 3-5 接続先道路の幅員 (単位：m)

用途	開発区域面積	規定値	市長が定める値
住宅地開発	1.0ha 未満	6.5	4.0 以上
	1.0ha 以上	6.5	6.0 以上
住宅地以外の開発（第一種特定工作物、第二種特定工作物含む。）	0.5ha 未満	9.0	4.0 以上
	0.5ha 以上 1.0ha 未満	9.0	6.0 以上
	1.0ha 以上	9.0	6.5 以上

(注)

1 開発の目的、開発区域の規模・形状、周辺の地形・土地利用等から勘案して、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上支障がないと市長が認めた場合に「市長が定める値」を採用できる。

なお、「市長が定める値」を認めた場合であっても、道路に接する区域は表 3-4（既存道路の幅員）の

規定値を満たすようにセットバックする（道路用地として帰属する）こと。セットバックは原則、表3-5の規定値と同等以上の幅員がある交差点までとする。

なお、ここでいう交差点とは、開発地からの経路として主たる経路先となる交差点をいう。

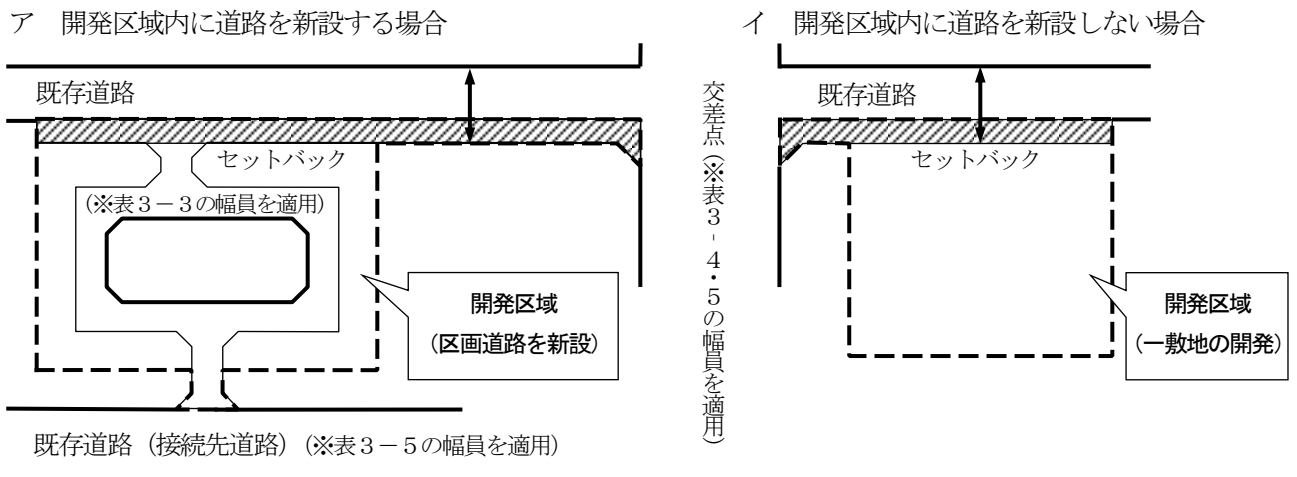
2 道路交通法の規定に基づく一方通行の道路においては、幅員を4.0m以上とする（公安委員会との協議を行うこと）。この場合も（注）1と同様、道路に接する区域は表3-4（既存道路の幅員）の規定値を満たすようにセットバックする（道路用地として帰属する）こと。

3 市街化区域（1,000㎡未満）及び湖東都市計画区域（1,000㎡未満）の開発行為の取扱いの特例

開発区域に接する既存道路が見なし道路（建築基準法第42条第2項）で有効幅員が3.5m以上ある場合、環境の保全上、災害の防止上及び通行の安全上支障がないと認められる場合に限り、接道として認めることがある。ただし、関係機関、法第32条協議、周辺住民及び地元自治会との協議が整うことが条件である。

なお、特例が認められた場合であっても、道路に接する区域は5m以上にセットバックすること。（道路用地とする）この特例は、既存道路を開発区域に含める場合、既存道路の面積を除いて1,000㎡未満となる場合に限り認めることがある。

図3-4 セットバックの例



5 道路の構造

道路の構造については、管理課所管事務要領及び以下に掲げるとおりとする。（必要に応じて、「東近江市市道の構造の技術的基準を定める条例」（平成24年東近江市条例第44号）及び最新の「道路構造令の運用と解説」参照のこと。）

(1) 横断勾配（省令第24条第1号）

道路の横断勾配は、片勾配を必要とする場合を除き、路面の種類に応じて下表に掲げる値を標準とする。

表3-6 標準横断勾配

区分	路面の種類	横断勾配 (%)	
		片側1車線の場合	片側2車線の場合
車道	アスファルト舗装、セメント舗装	1.5	2.0
歩道	※透水性舗装（原則）	1.0以下	

※ ただし、歩道等で自動車等の乗入れが予測される宅地乗入れ部は、「第3章8 舗装の構造」を参照し、道路管理者と協議のこと。

(2) 縦断計画

ア 縦断勾配 (省令第24条第3号)

道路の縦断勾配は、下表に掲げる規定値以下とする。ただし、地形の状況等によりやむを得ない場合は、表3-8の制限長の範囲内で特例値以下とすることができる。

表3-7 縦断勾配の上限 (道路構造令 第4種の道路より)

道路の区分	縦断勾配 (%)		備考
	規定値	特例値	
幹線道路	5.0	7.0	V=60km/h
地区幹線道路	6.0	8.0	V=50km/h
補助幹線道路	7.0	9.0	V=40km/h
区画道路	9.0	※11.0	V=20km/h

※ 小区間に限る

イ 縦断勾配の特例値における制限長

地形の状況等によりやむを得ない場合において、規定値を超えた縦断勾配を用いるときの制限長は下表のとおりとする。

表3-8 縦断勾配の特例値に対する制限長

縦断勾配	制限長 (m)			
	幹線道路	地区幹線道路	補助幹線道路	区画道路
5%を超え6%以下	500			
6%を超え7%以下	400	500		
7%を超え8%以下	300	400	400	
8%を超え9%以下		300	300	
9%を超え10%以下			200	100
10%を超え12%以下				50

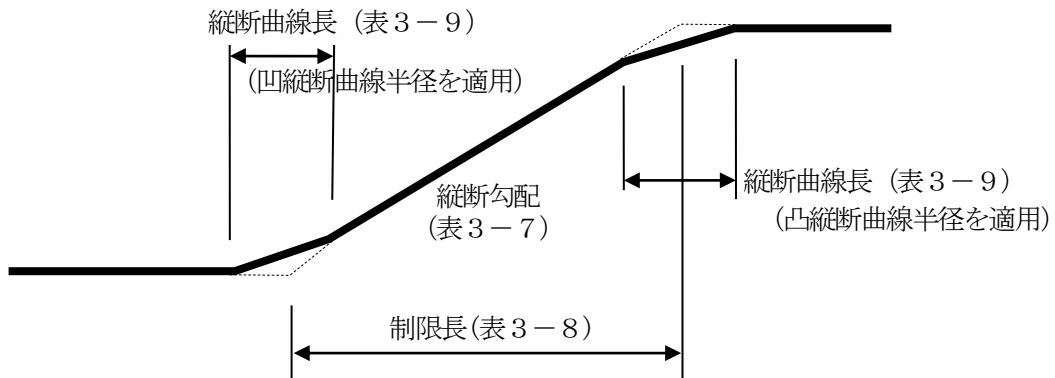
ウ 縦断曲線

道路の縦断勾配が変移する箇所には、下表に掲げる値以上の縦断曲線を設けるものとする。また、縦断曲線の長さは、表3-9に掲げる値以上とする。

表3-9 縦断曲線半径と曲線長

道路の区分	縦断曲線半径 (m)		縦断曲線長 (m)	備考
	凸型曲線	凹型曲線		
幹線道路	1,400	1,000	50	V=60km/h
地区幹線道路	800	700	40	V=50km/h
補助幹線道路	450	450	35	V=40km/h
区画道路	100	100	20	V=20km/h

図 3-5 縦断計画



(3) 平面線形

ア 曲線半径

道路の曲線半径は、下表に掲げる規定値以上とする。ただし、地形の状況等によりやむを得ない場合は、特例値まで縮小することができる。

表 3-10 曲線半径

道路の区分	曲線半径 (m)	
	規定値	特例値
幹線道路	150	120
地区幹線道路	100	80
補助幹線道路	60	50
区画道路	15	—

(注) 開発区域の規模、地形等の状況に応じて、市（道路管理者）と協議し、必要に応じて曲線部等の車道幅員の拡幅をすること。（「道路構造令の運用と解説」参照のこと。）また、区画道路においても自動車等の円滑な通行の確保がされるよう道路線形、幅員を確保すること。

(4) 平面交差

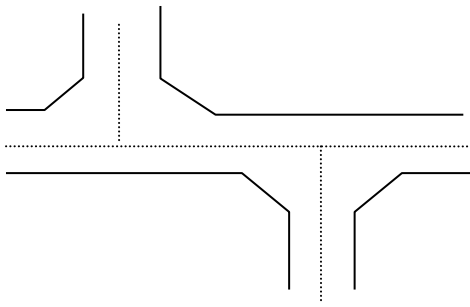
ア 枝数と交差角及び形状

交差点における安全性と交通容量を確保するため、次の事項を満たさなければならない。ただし、開発規模及び区域の周辺の状況により、車両の通行に支障がない場合で道路管理者と協議し、市長がやむを得ないと認めた場合はこの限りでない。

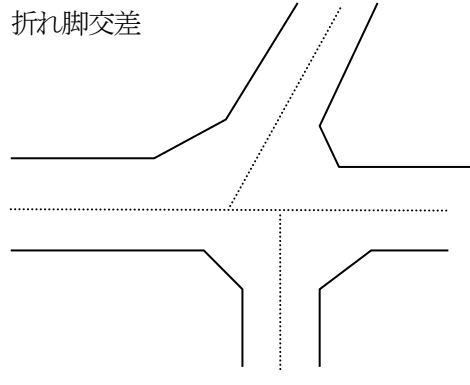
- ・ 交差点の枝数は4以下としなければならない。
- ・ 交差角は直角又は直角に近い角度とすること。（新設の場合は、原則直角とする。）
- ・ 原則として、くいちがい交差（街区内を除く。）や折れ脚交差としてはならない。
- ・ 交差点間隔は、協議により十分な間隔をとらなければならない。
- ・ 交差点内及び交差点付近に折れ点を設けないこと。（原則直線 10m以上とする）

図3-6 避けるべき平面交差

くいちがい交差



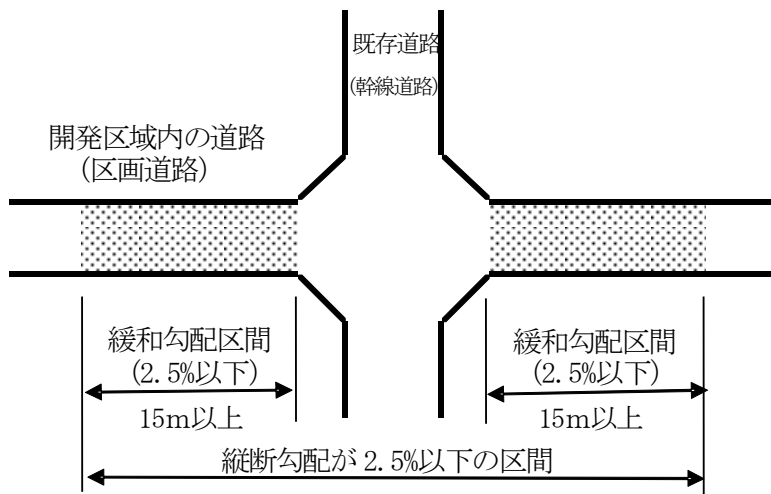
折れ脚交差



イ 縦断勾配

既存道路と開発区域内の道路が交差する場合には、開発区域内の道路に開発区域内の幹線道路と区画道路が交差する場合には、区画道路に15m以上の区間が2.5%以下の緩勾配区間が設けられていること。ただし、地形的条件等でやむを得ない場合であっても、6m以上の区間が2.5%以下であること。

図3-7 交差点付近の縦断勾配



(5) 隅切り (省令第24条第6号)

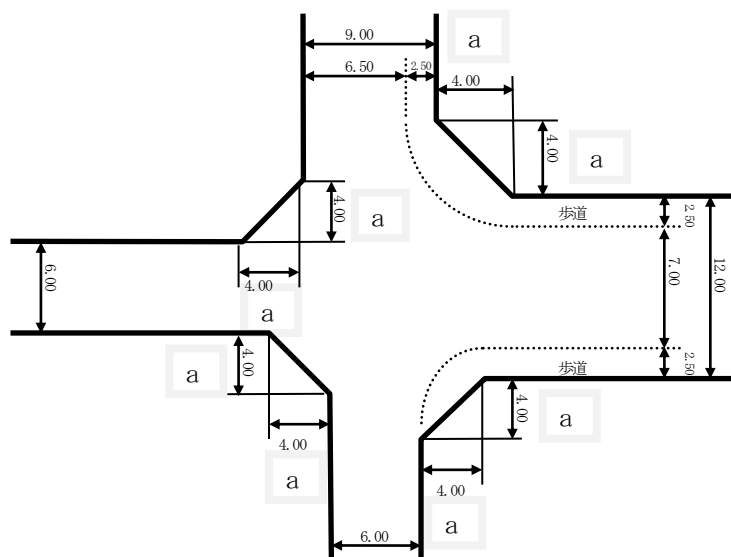
交差部及び曲がり角における隅切りは、交差する道路の幅員、交差角に応じて下表に示す値以上とすること。また、セットバックをする場合はその位置を基準として隅切り長を確保するものとする。

表3-11 隅切り長 [図3-8 (a) の長さ] (単位 : m)

道路幅員	4.0 以上	6.0 "	9.0 "	12.0 "	16.0 "	18.0 "	20.0 "	25.0 "
25.0 以上		4 6 3	4 6 3	5 7 4	5 7 4	5 7 4	6 8 5	8 10 7
20.0 "		4 6 3	4 6 3	5 7 4	5 7 4	5 7 4	6 8 5	
18.0 "		4 6 3	4 6 3	5 7 4	5 7 4	5 7 4		
16.0 "		4 6 3	4 6 3	5 7 4	5 7 4			
12.0 "		4 6 3	4 6 3	5 7 4				
9.0 "	3 5 2	4 6 3	4 6 3					
6.0 "	3 5 2	4 6 3						
4.0 "	3 5 2							

上段 交差角 90° 前後
 中段 交差角 60° 以下
 下段 交差角 120° 以上

図3-8 隅切り(a)設計図



(6) 袋路状道路（省令第24条第5号、条例第3条第1項第3号）

ア 袋路状道路に関する規定

道路の形状は、袋路状でない形状とする。ただし、次のいずれかに該当する場合であつて、避難上及び車両の通行上支障がない場合は、この限りでない。

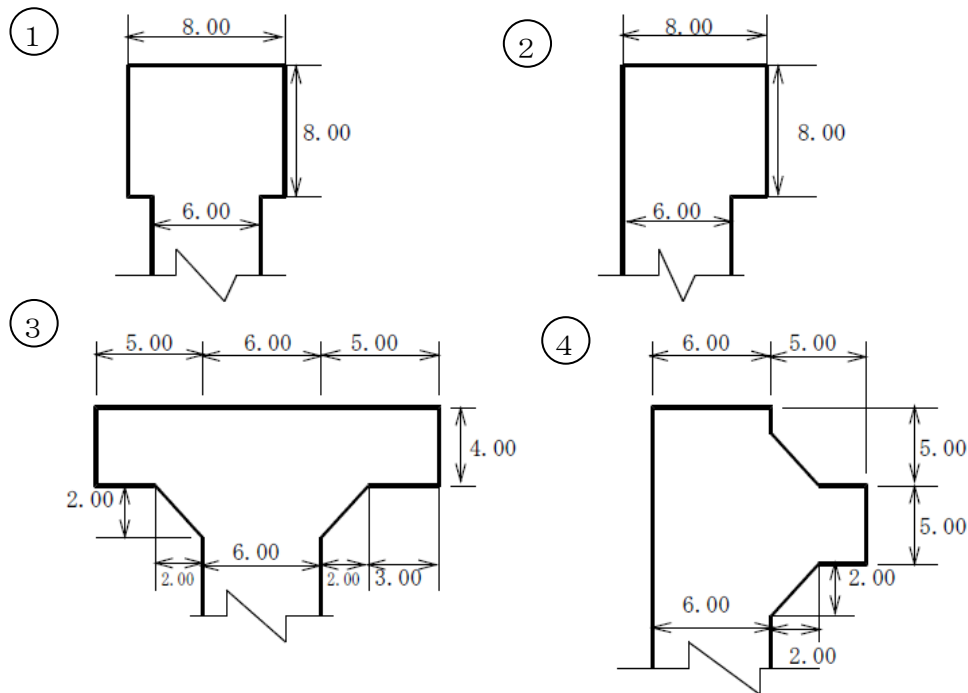
- (ア) 幅員が6 m以上の道路であつて、行き止まり先が比較的近い将来、他の道路と接続することが確実である場合。
- (イ) 幅員が6 m以上の道路であつて、転回広場が設けられており、かつ、当該道路の延長が35 m以下の場合。
- (ウ) 開発区域の面積が1,000 m²未満であつて、道路の幅員が6 m以上のとき又は道路（幅員が6 m未満の既存の道路含む。）の延長が35 m以下のとき。
- (エ) 幅員が6 m以上の道路であつて、当該道路の終端に転回広場及び避難通路（転回広場の部分から避難上支障がないように国、地方公共団体等が所有する道路、公園等の行政財産に接するものに限る。）が設けられているとき。

イ 転回広場の形状等

転回広場は、原則以下の①及び②に掲げる形状を確保し、やむを得ない事由がある場合のみ以下の③及び④の形状を認める。なお、転回広場内に電柱、防護柵等の建て込みは認めない。また、横断勾配の確保や水路等による排水が適切に行われ、水溜りのできない構造とすること。

注：転回広場は、本来設置不要である場所には原則設置できない。

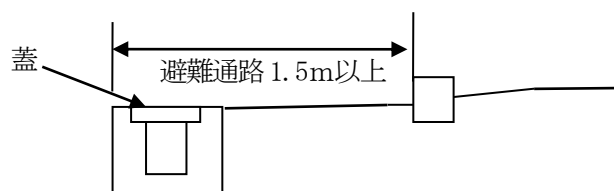
図3-9 転回広場の形状



ウ 避難通路の形状等

避難通路の幅員は、1.5m以上4 m未満（標準1.5m）とし、行き止まり道路の先端又は転回広場から、周囲の公道又は公共空地（里道・水路・公園）まで安全に避難できるように配置しなければならない。ただし、水路については安全な避難が可能な構造であること。また、宅地に雨水が流出しない構造とすること。

図3-10 避難通路の形状



エ 歩行者・自転車専用通路の形状等

歩行者自転車専用通路の幅員は、2m以上4m未満とし道路管理者及び警察署と協議した上、設置するものとする。なお、構造については、避難通路の形状を基本とする。

(7) 歩道（政令第25条第5号、省令第24条第7号）

歩道の設置基準及び構造は、下記によるものとするが、このほか、歩道の設置等に関しては、「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」の趣旨に基づき、高齢者、障害者等全ての市民が安全で快適に利用できる生活環境の整備に配慮すること。

ア 歩道の設置基準

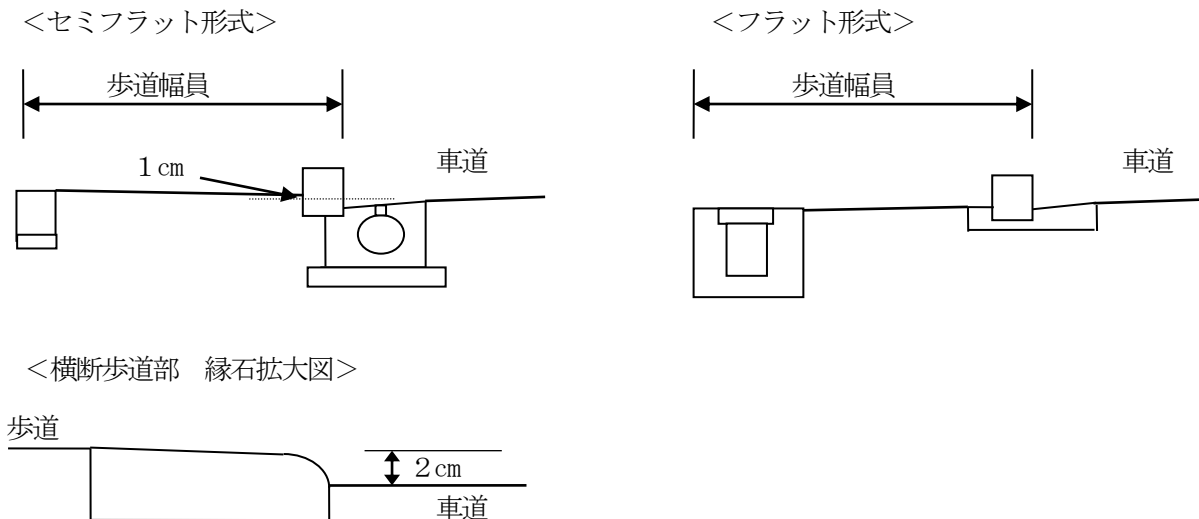
開発区域内の幅員9m以上の道路は、縁石又は柵等により歩車道が分離されていること。

イ 構造形式

東近江市においては、原則、セミフラット形式とするが、フラット形式も可とする。構造形式は、法第32条協議において決定するものとする。

セミフラット形式の計画に当たっては、「滋賀県歩道整備マニュアル」（平成26年3月）等を参照のこと。

図3-11 歩道の形式



(8) 排水施設の勾配と断面

ア 水路の縦断勾配

原則として最小勾配を0.3%以上確保すること。なお、現地の状況その他により、最小勾配0.3%の確保が難しい場合でも、流速が道路排水工指針に示される許容値(0.6m/s)を確保すること。

イ 構造

道路の側溝等を全面蓋で覆う場合は、5m以内に1箇所グレーチング(細目、防音、ノンスリップ型)を設置すること。

道路横断面は暗渠構造(φ300mm以上)を基本とする。

道路側溝の端数処理箇所及びコーナー一部で現場打ちをする場合は、道路管理者(管理課)と協議すること。

ウ 断面

道路に設置される排水施設の有効断面は原則0.3×0.3(m)以上とする。

6 橋梁等

道路を築造するに際して、水路、河川等を横過する場合は、橋梁、カルバート等の強固な工作物を設けなければならない。

(1) 橋梁

橋梁の調査、設計、施工に関しては、「道路橋示方書」(社団法人 日本道路協会)によるものとするが、事前に道路管理者、河川管理者と協議すること。

ア 調査

橋梁の設計及び施工に必要な資料を得るために以下の種類の調査を行うこと。

- (ア) 地盤の調査
- (イ) 河道、利水状況等の調査
- (ウ) 耐震設計のための調査
- (エ) 施工条件の調査

イ 設計一般

(ア) 設計荷重

設計荷重は、A活荷重を原則とする。ただし、想定される車両の通行がない等のやむを得ないと認められる場合は、実態に合う荷重とすることができる。

(イ) 地覆等

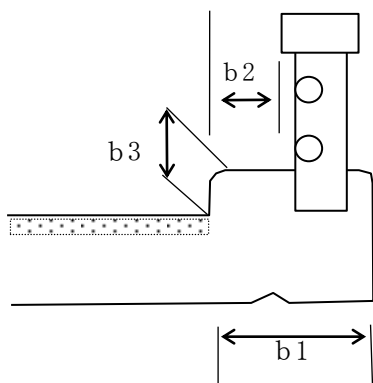
橋梁の横断方向(幅員方向)の両側には、視線誘導及び橋面外へ逸脱防止のため、地覆等を設けること。なお、地覆は、道路の有効幅員には含まないこと。

地覆の形状寸法は下表を標準とする。

表3-12 地覆の形状寸法 (単位: mm)

寸法	車道に接する地覆	歩道に接する地覆
b 1	600	400
b 2	250	—
b 3	250	100

図3-12 地覆の形状寸法



ウ 橋台

橋台を設置する箇所は、ボーリング調査等の地盤調査を行い、直接基礎又は杭基礎等により良質な支持層に支持されていること。

7 交通安全施設等

(1) 防護柵

開発区域内において、道路が、崖面又は河川等に近接している場合や、屈曲している箇所等については、必要に応じて防護柵を設けること。防護柵は、車両を対象とする「車両用防護柵」と歩行者等を対象とする「歩行者自転車用柵」に区分される。なお、防護柵は、有効幅員の外に設置すること。設置についての詳細は、「防護柵の設置基準・同解説」（平成28年12月）及び「滋賀県土木交通部 設計便覧（案）道路編」を参照のこと。

ア 種別の適用

(ア) 車両用防護柵

車両用防護柵（ガードレール等）は、路側に設置する場合は路側用車両防護柵を、分離帯に設置する場合は分離帯用車両防護柵（添え字m）を、また、歩車道境界に設置する場合は歩車道境界用車両防護柵（添え字p）を用いるものとする。

表3-13 車両用防護柵の種別の適用

道路種別	設計速度	設置箇所	一般区間	※1 重大な被害が発生するおそれのある区間	新幹線等と交差又は近接する区間	備考
その他道路 (高速自動車国道、自動車専用道路以外)	60 (km/h)以上	路側	B	A	SB	※設計速度は表3-1参照
		分離帯	Bm	Am		
		歩車道境界	Bp	Ap	SBp	
	50 (km/h)以上	路側	C	B (C) ※2	SB	
		分離帯	Cm	Bm (Cm) ※2		
		歩車道境界	Cp	Bp (Cp) ※2	SBp	

(注)

- 1 重大な被害の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・自動車専用道路等との交差近接区間、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、又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。
- 2 設計速度40km/h以下の道路では、C、Cm、Cpを使用することができる。

(イ) 歩行者自転車用柵

表3-14 歩行者自転車用柵の適用条件

種別	※設計強度	設置目的	柵の設置高さ (m)	適用場所
P	垂直荷重 590N/m以上 水平荷重 390N/m以上	転落防止	1.1	下記以外の区間
		横断防止	0.8	
SP	垂直荷重 980N/m以上 水平荷重 2,500N/m以上	転落防止	1.1	歩行者の滞留が予想される区間及び橋梁、高架の区間

(注) 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。

イ 設置場所

(ア) 車両用防護柵（路側等）を設置する区間

a 路側部が危険な区間

路肩が法面となっている場合には法勾配 i と路側高さ H （在来地盤から路面までの垂直高）が、図 3-14 に示す範囲内に区間、あるいは図 3-15 に示す値以上で、防護柵の設置が必要である危険な区間

図 3-14 法勾配と路側高さの関係

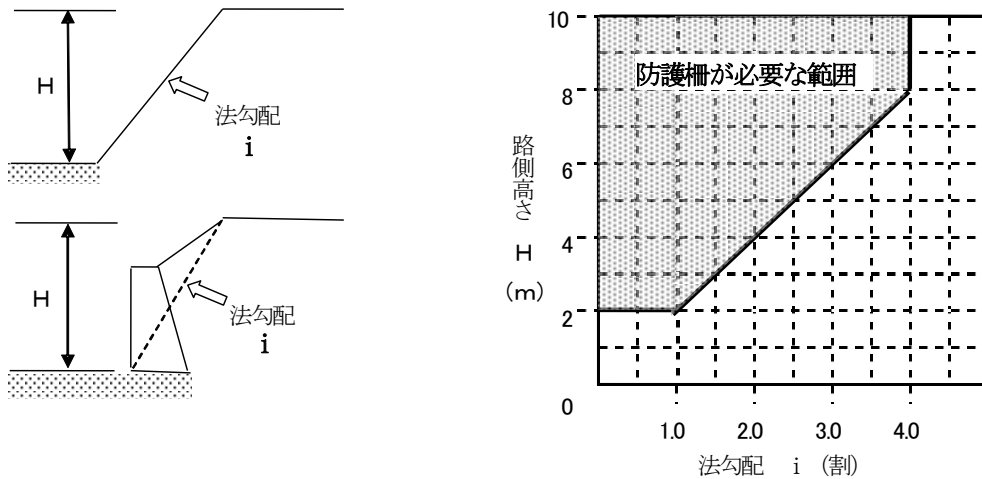
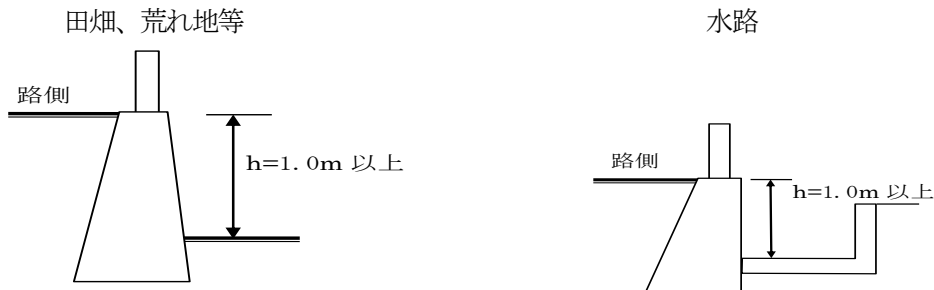


図 3-15 車両用防護柵を路側に設置する場合



b 道路に鉄道等が近接している区間

c 幅員、線形等との関連で危険な区間

d 構造物との関連で必要な区間

e その他の理由で必要な区間

f 歩車道境界部に設置する区間

- ・ 主として車両の路外逸脱を防止し、歩行者等を車両により保護するため必要な区間
- ・ 歩行者等の危険度の高い区間（曲線部、下り勾配、交差点部）等

※ 路側用防護柵には、歩道のない区間等において、車両用防護柵に歩行者等の転落防止機能を付加して設置する場合、転落防止機能を持つ歩車道境界用車両防護柵を設置すること。

表3-15 設置区間（防護柵の設置基準より抜粋）

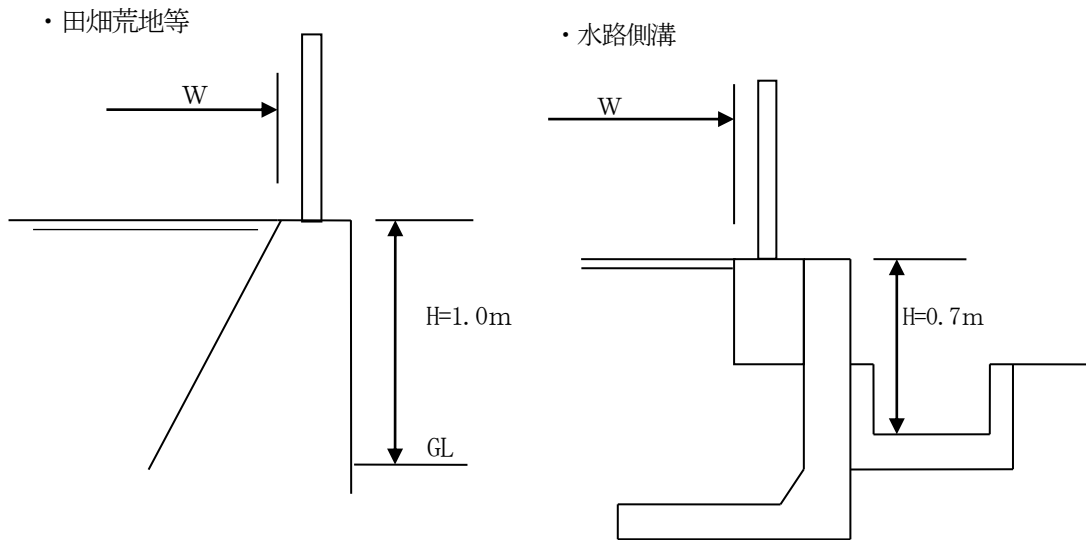
<p>下記のいずれかに該当する区間又は箇所（以下「区間」という。）においては、道路及び交通の状況に応じて原則として、車両防護柵を設置するものとする。</p>		
<p>（1）主として車両の路外（路側含む、以下「路外」という。）への逸脱による乗員の人的被害の防止を目的として路側に車両用防護柵を設置する場合。</p>		<p>①盛土、崖、擁壁、橋梁、高架等の区間で路外の危険度が高く必要と認められる区間</p>
		<p>②海、湖、川、沼池、水路等に近接する区間で必要と認められる区間</p>
		<p>③橋梁、高架、トンネル等への進入部又は車道に近接する構造物等に関連し特に必要と認められる区間</p>
<p>（2）主として車両の路外等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</p>	<p>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</p>	<p>①道路が鉄道若しくは軌道（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又は近接する区間で車両が路外に逸脱した場合に鉄道等、他道路等に進入するおそれのある区間</p>
	<p>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</p>	<p>①高速自動車国道、自動車専用道路</p> <p>②走行速度の高い区間で縦断勾配又は線形条件が厳しく対向車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</p>
	<p>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。）に車両防護柵を設置する区間（防護柵により歩道等を新設する場合を含む。）</p>	<p>①走行速度が高い区間等で沿道人家等への車両の飛込みによる重大な事故を防止するため特に必要と認められる区間</p> <p>②走行速度が高い区間等で歩行者等の危険度が高くその保護のため必要と認められる区間。</p>
<p>（3）その他の理由で必要な区間</p>		<p>①事故が多発する道路、又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</p>
		<p>②幅員、線形等道路及び交通の状況に応じて必要と認められる区間</p>
		<p>③気象条件により特に必要と認められる区間</p>

(イ) 歩行者自転車用柵（転落防止等）を設置する区間

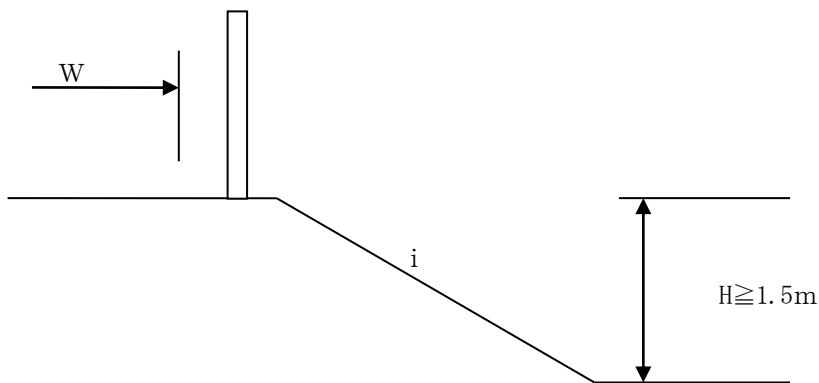
- a 在来地盤から路面までの垂直高さが図3-16に示す値以上の区間
- b 張出し歩道等の区間
- c 湖沼、河川、水路等に近接した区間で、特に必要と認められる区間
- d その他道路条件、沿道条件、交通条件等から特に必要と認められる区間

図3-16 歩行者自転車用柵を設置する場合

擁壁等の場合（ $i \leq 1$ 割の場合）



法面の場合（ $i > 1$ 割の場合）



防護柵を設置する場合は、デリネーターを併せて設置するものとする。

※ 標準としての考え方であり、地形的条件や現場状況により設置を指示する場合がある。

(2) その他の交通安全施設

交差部、曲線部、行き止まり、幅員の変化点、通学路等、道路の状況及び開発区域の周辺の状況により、道路管理者及び警察署と協議の上、必要に応じて、道路標識、路面表示、カーブミラー、デリネーター等を整備すること。

8 無電柱化の推進について

無電柱化の推進に関する法律を踏まえた開発許可制度の運用について（技術的助言）令和2年3月19日付国都計第133号国土交通省都市局都市計画課長発都道府県開発許可担当部長あて文書により、開発行為により新たに設置される道路においても災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化が求められていることから、開発許可の事前相談の段階より道路管理者および関係事業者との協議を行うものとする。

9 舗装の構造

(1) 車道の舗装

舗装断面の計画は、「舗装設計便覧」（社団法人 日本道路協会）によるものとし、原則として路床のCBR試験（支持力試験）を行い、舗装断面の設計をしなければならない。この場合、必要に応じて現況路床を良質土に置換を行い路床の支持力を高める処置（路床の改良）により、所定の設計 CBR としたうえで、表3-16により舗装断面を決定すること。（表3-17参照）

表3-16 設計 CBR と幹線道路・区画道路のアスファルト舗装の必要厚（必要等値換算厚）

設計 CBR 信頼度 90%		3	4	6	8	12	20	道路の種別
		交通量区分		舗装計画交通量 (台/日・方向)				
N 3	100 未満	15	14	12	11	10	9	注1 標準
N 4	100 以上 250 未満	19	18	16	14	13	11	注2 住宅地以外 幹線道路
N 5	250 以上 1000 未満	26	24	21	19	17	15	

(注)

- 1 住宅の開発に新設する区画道路（公共施設）の舗装の構造は、交通量区分N3（舗装計画交通量100台/日未満）信頼度90%を満たすものとする。
- 2 住宅以外の開発及び幹線道路で舗装計画交通量が多いと見込まれる場合は、交通量区分N4以上を満たすものとする場合がある。
- 3 等値換算厚が11未満の場合は、路盤材料が基準に示される最小厚さを満たさない場合があるので、使用材料及び工法の選定に注意する必要がある。

表3-17 現地盤のCBR結果毎の置換厚と舗装断面

路床 のCBR 試験の 結果	目標と する 設計 CBR	路床の置換 厚さ (cm)	舗 装 断 面 の 例			必要 等値換算厚 [舗装計画 交通量N 3・信頼度 90%]
			下層路盤 (cm)	上層路盤 (cm)	表 層 (cm)	
			等値換算係数	等値換算係数	等値換算係数	
		山土砂 (修正 CBR20 以上)	クラッシャー ラン (修正 CBR30 以上)	粒度調整碎石 (修正 CBR80 以上)	密粒度アスフ アルト	
			0.25	0.35	1.0	
0	3	75	20	15	5	15
	4	80	15	15	5	14
	6	90	15	10	5	12
	8	95	10	10	5	11
1.0	3	50	20	15	5	15
	4	55	15	15	5	14
	6	70	15	10	5	12
	8	80	10	10	5	11
2.0	3	40	20	15	5	15
	4	45	15	15	5	14
	6	60	15	10	5	12
	8	75	10	10	5	11
3.0	3	—	20	15	5	15
	4	20	15	15	5	14
	6	30	15	10	5	12
	8	45	10	10	5	11
4.0	3	—	20	15	5	15
	4	—	15	15	5	14
	6	25	15	10	5	12
	8	40	10	10	5	11
5.0	3	—	20	15	5	15
	4	—	15	15	5	14
	6	20	15	10	5	12
	8	30	10	10	5	11
6.0	3	—	20	15	5	15
	4	—	15	15	5	14
	6	—	15	10	5	12
	8	25	10	10	5	11

(注)

- 1 CBR 試験の結果、表に示した数値以外 (例えば 1.9) の場合は、個別に改良厚さを計算して設計 CBR を決定すること。(設計 CBR の小数点以下は切捨てとする。) また、路盤等を上記と異なる材料を使用する場合は「舗装設計便覧」等により、必要な等値換算厚を算定すること。
- 2 現地盤から道路計画高さの差が、舗装合計厚+路床 (1 m) の合計を超える場合であって、路床下面の路体土が軟弱でないと認められるときは、現地盤の CBR 試験の実施しないことができる。
- 3 在来路床の CBR が 2 未満の軟弱な路床については、安定処理工法による路床改良を行うことができる。その場合、セメント又は石灰の添加量については、現場採取した路床土により配合試験を行うものとする。

(2) 歩道の舗装

ア 歩道の舗装の構造

透水性舗装（開粒度アスコン t = 3 cm、クラッシャーラン t = 10 cm、フィルター層（砂） t = 5 cm）

イ 歩道乗入れ部の舗装構成

自動車等の乗入れ部は、耐久性・維持管理を考慮して透水性舗装としないこととするが、下表の I 種については、現況の環境・乗入れ車両等を把握して、道路管理者と協議の上、透水性舗装を採用することができる。

表 3-18 歩道乗入れ部の舗装構成

車 種		アスファルト舗装 (cm)		
		密粒度 AS	粗粒度 AS	路 盤 工
I 種	乗用・小型貨物自動車	5		25
II 種	普通自動車・貨物自動車等	5	5	25
III 種	大型及び中型貨物自動車等	5	10	30

「国土交通省近畿地方整備局設計便覧（案）道路編平成 27 年 3 月」より掲出

(注)

- 1 舗装厚は出入りする車種の最大のものを適用する。
- 2 路床土は良質土を用いるものとする。
- 3 路盤材は、粒度調整砕石又はクラッシャーランを用いるものとする。

(3) 避難通路の舗装

基本的には透水性舗装（歩道の舗装の構造と同じ）で横断勾配は 1 パーセントとする。ただし、密粒度 AS を使用する場合は、横断勾配を 1.5% とする。

(4) 舗装断面の計画例（参考）

図 3-17 舗装設計の概略手順

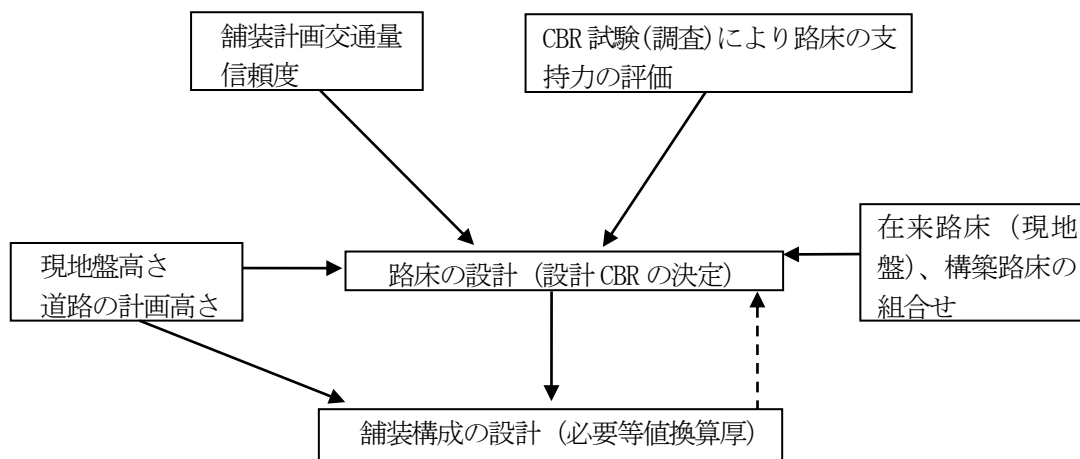


図3-18 道路の舗装構成

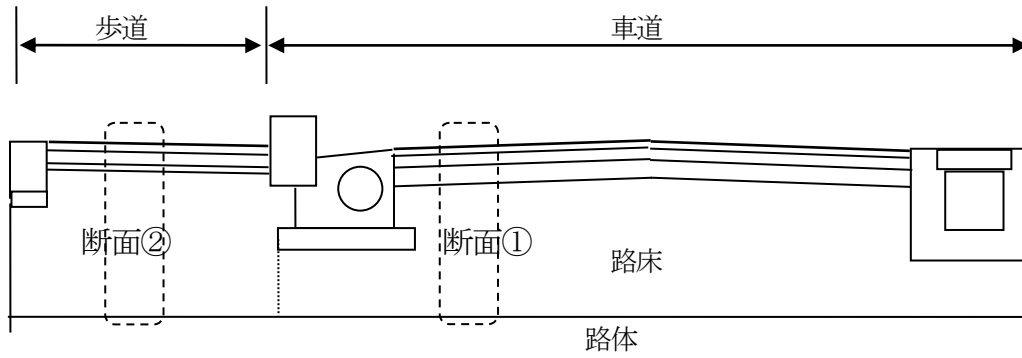
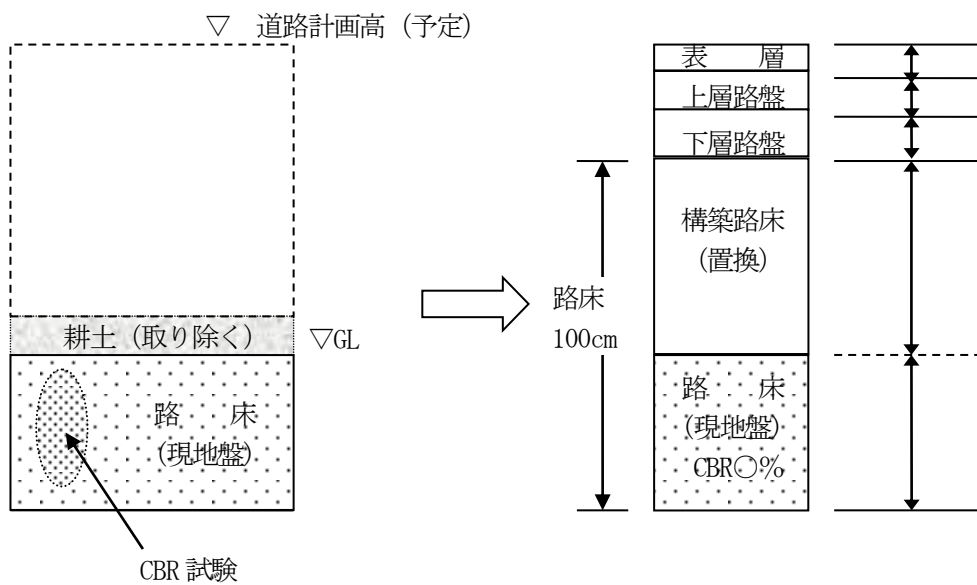


図3-19 路床の計画イメージ



ア 路床の評価

ある箇所の路床が深さ方向に異なるいくつかの層を成している場合には、その地点の CBR は路床面から路床下面までの各層の CBR を用いて、(式A) によって求める値 (CBR_m) とする。

路床の深さ $h = 100\text{cm}$

$$\text{CBR}_m = \left[\frac{h_1 \text{CBR}_1^{1/3} + \dots + h_n \text{CBR}_n^{1/3}}{h} \right]^3 \quad (\text{A})$$

CBR_m : m地点の CBR

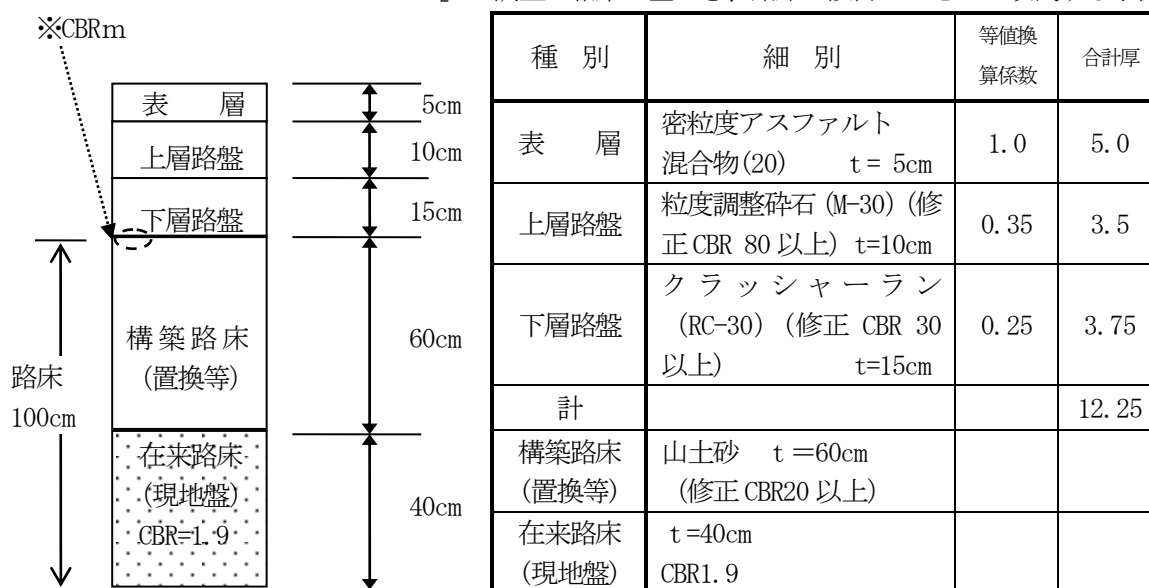
CBR₁、…、CBR_n : m地点の各層の CBR

h_1 、…、 h_n : m地点の各層の厚さ (cm)

$h_1 + \dots + h_n = h$

図3-20 車道舗装断面の計画事例 (図3-18 断面①)

[CBR 調査の結果に基づき、路床の設計 CBR を 6 に改良する事例]



※ 通常、設計 CBR は、ある区間のいくつかの箇所の CBRm 値を基に決定するが、ここでは単純化のためその過程を省略し、ある地点の CBRm を設計 CBR として計算の流れを示している。

$$\begin{aligned}
 \text{CBRm} &= \left[\frac{h_1 \text{CBR}_1^{1/3} + \dots + h_n \text{CBR}_n^{1/3}}{h} \right]^3 \\
 &= \left[\frac{40 \times 20^{1/3} + 60 \times 1.9^{1/3}}{100} \right]^3 \\
 &= 6.1 = 6
 \end{aligned}$$

注：在来土の設計 CBR が 1.9 で、60cm の山土砂（修正 CBR20 以上）を入れ替える場合、現状土の CBR が 3 未満の場合は、改良した層厚から 20cm 減じたものを有効な構築路床と扱い、その下 20cm 分については在来土と同じ CBR として計算する。

イ 区間の CBR

同一の舗装厚で施工する区間を決定し、この区間の中にある CBRm のうち極端な値を除いて、式 (B) により区間の CBR を求める。

区間の CBR = 各地点の CBR の平均値 - 各地点の CBR の標準偏差 (σ n-1) (B)

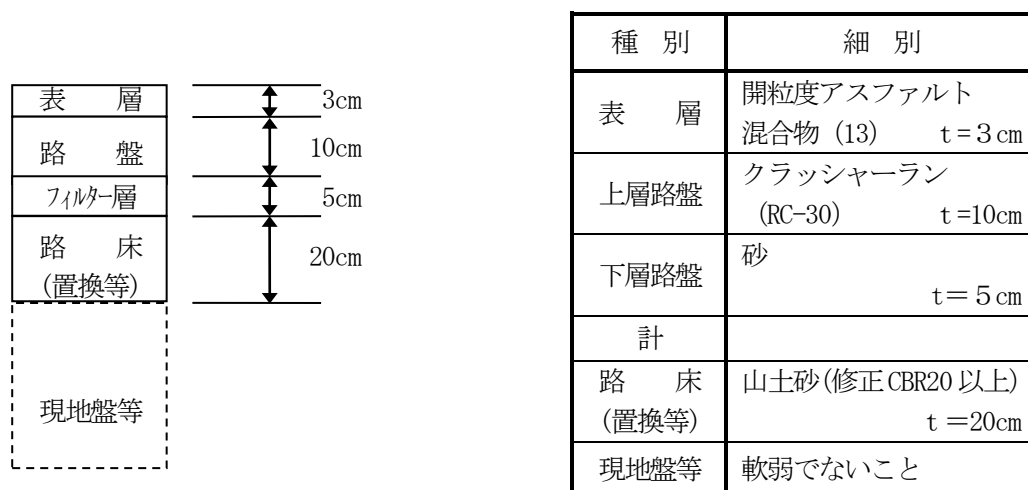
- 区間の CBR をある範囲ごとに切り捨てた値を設計 CBR とする。

例) 区間 CBR = 6.9 → 設計 CBR 6

ウ CBR 試験の資料採取

CBR 試験用の資料採取は、調査区間が比較的短い場合や、路床土がほぼ同一と見なされる場合であっても、道路延長上に 3 箇所以上とすることが望ましい。区画道路延長 200m までは 3 箇所以上、延長が 200m 増加するごとに 1 箇所以上追加して調査するものとする (例: 区画道路延長 250m の場合は、4 箇所以上)。なお、想定する舗装路盤の計画高さより下 1m 分が路床となるので、1m 分の試料を採取し、土質柱状図を作成すること。

図3-21 歩道舗装の計画事例(図3-18 断面②)



(その他の舗装設計に関する用語の説明等)

エ 舗装の構成

路床 (1 m)、路盤 (下層、上層)、表層 (アスファルト等) 等で構成し、路床の CBR 計算は上部ほど高い CBR を示している場合に適用する。

オ 路床

舗装は、一般に現地盤の上に築造されるが、現地盤のうち、舗装の支持力層として構造計算に用いる層。その下部は路体という。また、現地盤を改良し、構造計算上、交通荷重の分散を期待する場合には、その改良した層を構築路床、その下部を路床 (現地盤) という。

カ CBR 試験

路床土となる土を採取し、CBR 試験により CBR (%) (路床・路盤の支持力を表す指数 (「直径 5 cm の貫入ピストンを供試体表面から貫入させたとき、通常、貫入量 2.5mm における試験加重強さと標準加重強さの比を百分率 (%) で表したもの」)) を所定の方法により求めること。

キ 設計 CBR

等値換算厚 (TA) を用いてアスファルト舗装の厚さを決定する場合に必要な路床の支持力。路床土がほぼ様な区間内において、道路延長方向と路床の深さ方向について求めたいいくつかの測定値から、それらを代表するように決めたもの。

ク 修正 CBR

路盤、盛土 (路床) 材料の品質基準を示す指標。最大乾燥密度に対する所定の締固めに相当する CBR。
 ・山土砂は修正 CBR20 以上、クラッシャーランは修正 CBR30 以上、粒度調整砕石は修正 CBR80 以上。
 ・設計 CBR の計算ルールとして修正 CBR20 以上の山土砂で路床を構築する場合は、その厚みが 40cm 以上の場合に、設計 CBR の計算に 20 の値を用いることができる。

ケ 構築路床

舗装の設計、施工にあたり原地盤が軟弱である (例えば、設計 CBR が 3 未満) 場合、原地盤の排水や凍結融解への対応策をとる必要がある場合、舗装の仕上がり高さが制限される場合、あるいは原地盤を改良した方が経済的な場合等に原地盤を改良して構築された層。

コ 等値換算厚 (TA)

アスファルト舗装の構造設計法のひとつで、路床の設計 CBR と舗装計画交通量に応じて目標とする等値換算厚 (TA) を下回らないように舗装の各層の厚さを決定する方法。

サ 等値換算係数

アスファルト舗装の構造設計の際、各構成層の厚さ 1 cm が表層、基層用加熱アスファルト混合物の何 cm に相当するかを示す値。密粒度アスファルトは 1.0、粒度調整砕石 (修正 CBR80 以上) は 0.35。

シ 大型車交通量

大型の自動車の1日一方向の交通量。ここでいう大型の自動車とは、道路交通センサスにいうところの大型車であり、車種区分でいうバス（ナンバー2）、普通貨物自動車（ナンバー1）、特種（殊）車（ナンバー8、9、0）が相当する。

ス 舗装計画交通量

普通道路においては、舗装の設計期間内の大型自動車の平均的な交通量のこと、次のように算定する。一方向の2車線以下の道路においては、大型自動車の一方向当たりの日交通量の全てが1車線を通過するものとして算定する。

セ 信頼性（舗装の信頼性）

舗装が設定された設計期間を通して破壊しない確からしさ。
信頼度90%とは、実際の交通量が疲労破壊輪数に達した時点で、設定されたひび割れ率を超える舗装の割合が10%ということである。

※ 舗装設計の詳細は「舗装設計便覧」等を参照のこと。