

第9章 安全施設

第1節 概論

9-1-1 概論

交通安全施設等整備事業は、事業の内容により道路管理者が行うものと県公安委員会が行うものに区分されている。

道路管理者が行う交通安全事業は、道路の改築に関する事業と道路の付属物に関する事業からなっている。前者には、歩道、歩行者専用道路、自転車道、自転車歩行車道、自転車歩行者専用道路、横断歩道橋、地下横断歩道、中央帯、交差点改良、視距の改良、車両停車帯、路肩の改良、登坂車線及び付加車線があり、後者には、道路照明、防護柵、道路標識、視線誘導標、道路反射鏡、自転車駐車場、道路情報提供装置、区画線、自動車駐車場及び地点標がある。

さらに都道府県公安委員会が行う事業は信号機等（信号機・道路標識・道路標示）の設置に関する事業と交通管制センターの設置に関する事業とに分かれる。公安委員会の設置する道路標識等は交通規制の内容を道路利用者に具体的に知らせる手段である。

（「交通安全事業必携」より抜粋（平成6年8月建設省道路局、警察庁交通局監修））

第2節 歩道、段差の切下げ、横断施設、乗合自動車停留所（バス停）等

9-2-1 基本事項

歩道、自転車道等の確保にあたっては車道と独立して歩行者空間や自転車空間のネットワークを形成するとともに、歩行者、自転車、自動車の分離を図ることが望ましい。また、高齢者、身体障害者等を含む様々な歩行者の多様な利用形態に対応する必要がある。

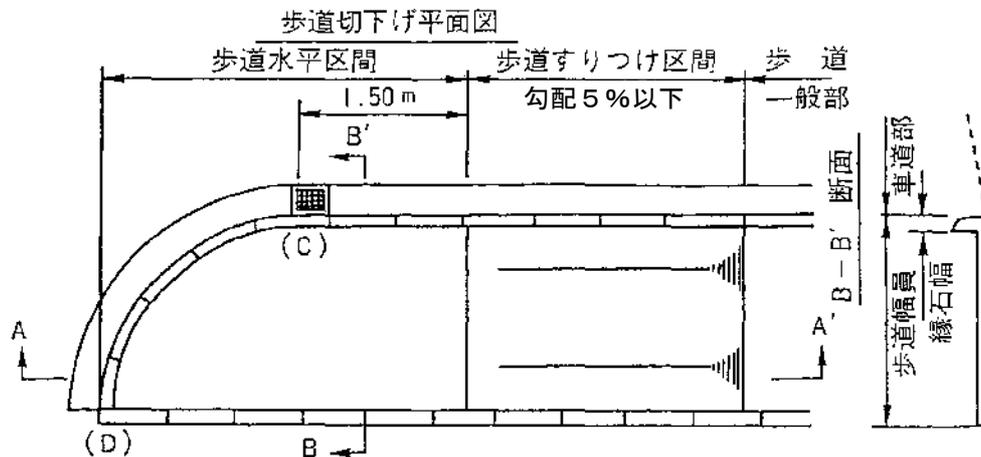
9-2-2 歩道の切り下げ

マウンドアップ構造の歩道等の切り下げについては以下を標準とし、「鳥取県福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」及び「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」に適合するものであること。また、重点整備地区※1においては「増補改訂版道路の移動円滑化整備ガイドライン」の整備基準に適合すること。

※1：重点整備地区については、「国中整道地第4号令和元年8月8日付（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）第2条第9号に規定する特定道路の指定について」を確認

1 設置例（一般部）

（1）歩道（一般部）の場合



注) 歩道水平区間については巻込始点(C)からすりつけ区間との間に1.5m程度設けることが望ましい。このように設けられない場合には巻込終点(D)から1.5m以上設ける。

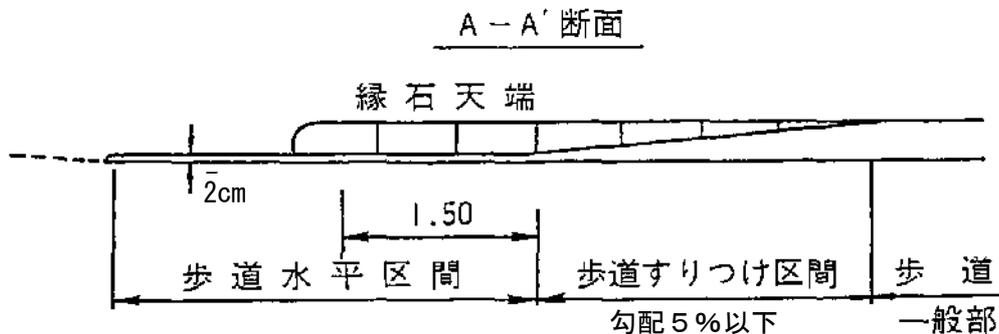


図9-2-1 [参9-15 出典：株式会社ぎょうせい 道路技術基準通達集 p.109]

(2) 横断歩道がある場合

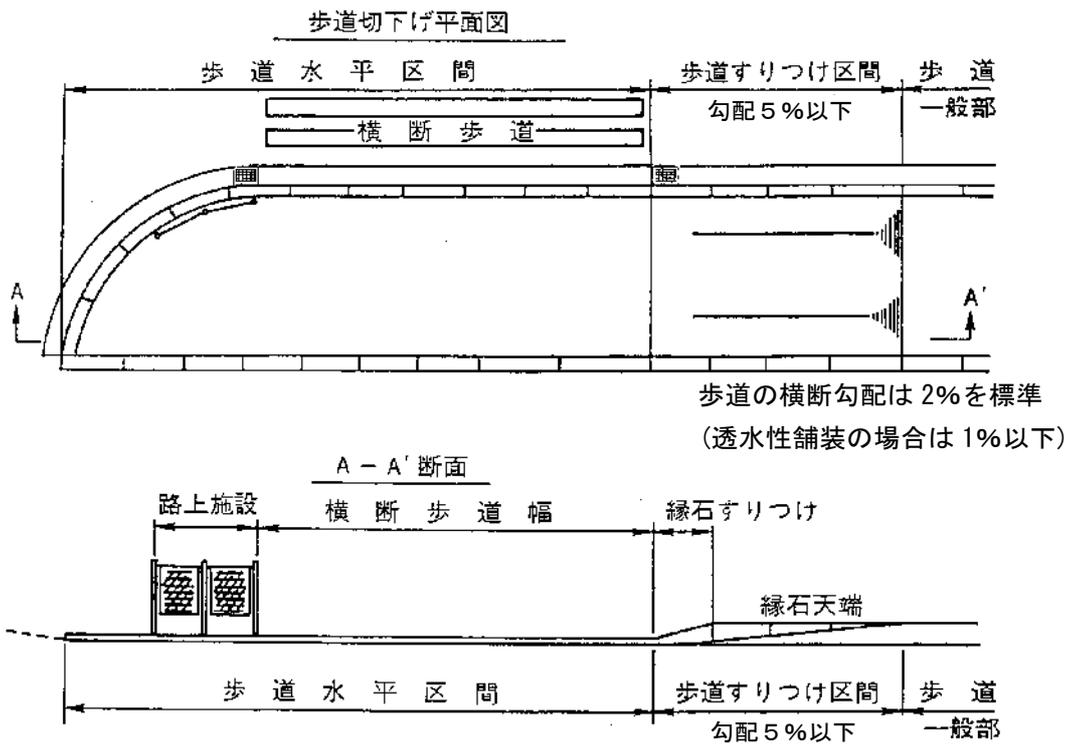


図9-2-2 [参9-15 出典：株式会社ぎょうせい 道路技術基準通達集 p.111]

(3) 交差点で横断歩道がある場合

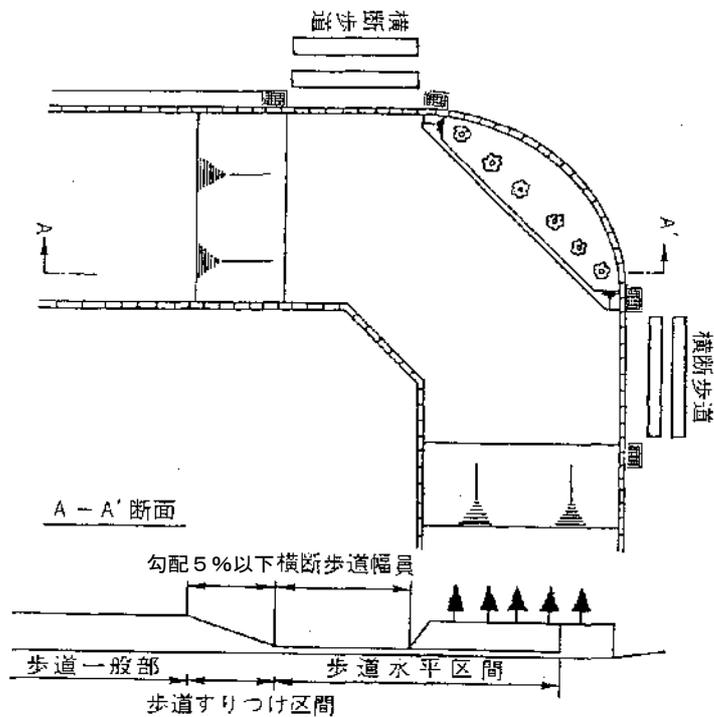


図9-2-3 [参9-15 出典：株式会社ぎょうせい 道路技術基準通達集 p.112]

(4) 交差点以外に横断歩道がある場合

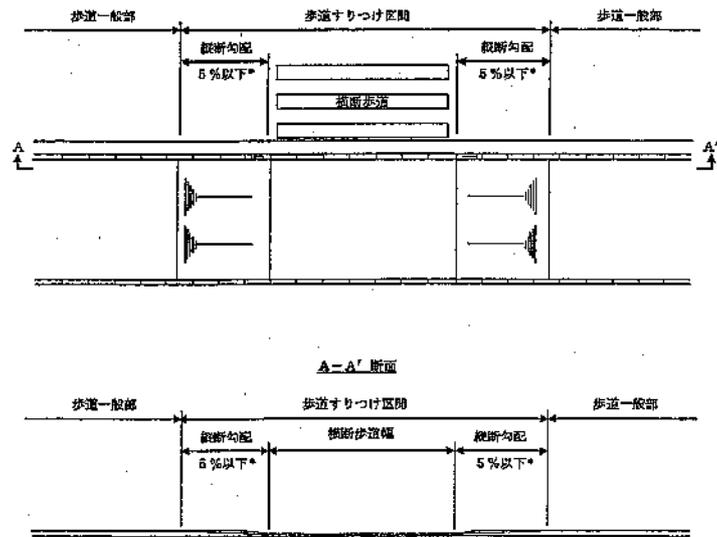
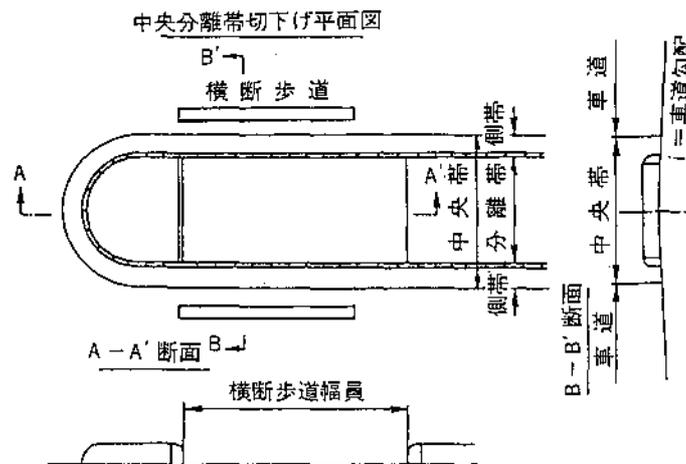


図 9-2-4 [参 9-15 出典：株式会社ぎょうせい 道路技術基準通達集 p.113]

(5) 中央分離帯切下げ方法



分離帯と車道との段差は2cmを標準とする

図 9-2-5 [参 9-15 出典：株式会社ぎょうせい 道路技術基準通達集 p.114]

(6) 車いす利用者を考慮した構造の一例



図 9-2-6 [参 9-13 出典：財団法人国土技術センター 道路の移動等円滑化整備ガイドライン p.68]

※上記については比較的望ましいといえる構造の一例であり、実施の際には、事前に当該構造の整備内容について、当該道路を利用する視覚障害者、車いす利用者だけでなく、その他の障害者や高齢者、乳母車使用者等の利用者の意見を聞くことが望ましい。

2 歩道切下げ部における視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法

(1) 設置対象道路

視覚障害者の歩行の多い道路、公共交通機関の駅等と視覚障害者の利用が多い施設とを結ぶ道路等には、必要に応じて視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。

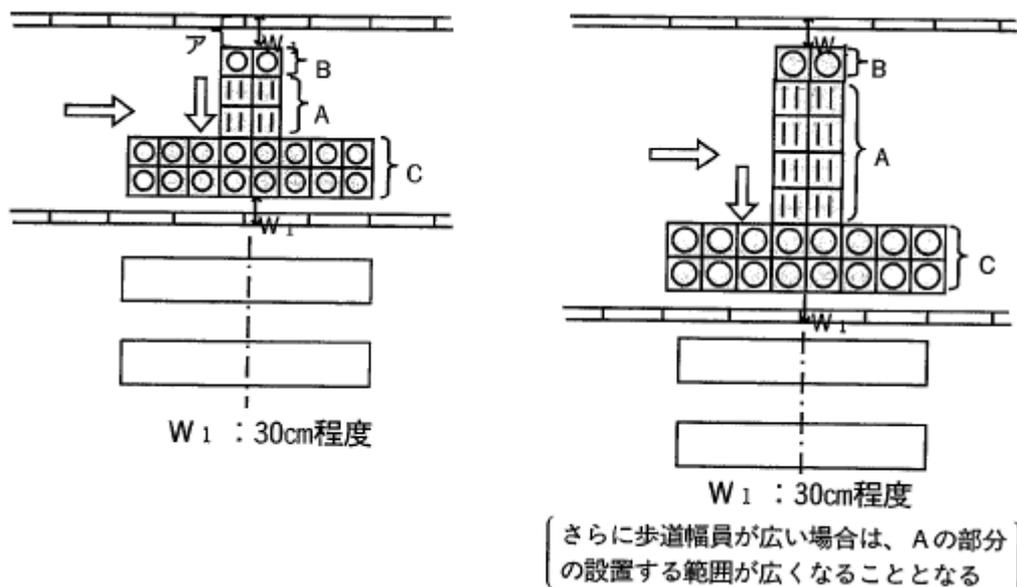
設置にあたっては、視覚障害者協会等関係機関の意見を聞くものとする。

なお、特定道路※1においては、視覚障害者がよく利用する施設、誘導すべき施設を視覚障害者等と協議した上で設定し、その施設間について視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置するものとする。

※1：重点整備地区については、「国中整道地第4号令和元年8月8日付（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）第2条第9号に規定する特定道路の指定について」を確認

(2) 設置例

【横断歩道口の設置例】



※警告ブロックは最低でも5個×2列を配置する。

図9-2-7 [出典：公益社団法人日本道路協会 視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説 p.15]

【やむを得ず横断歩道が斜めの場合の設置例】

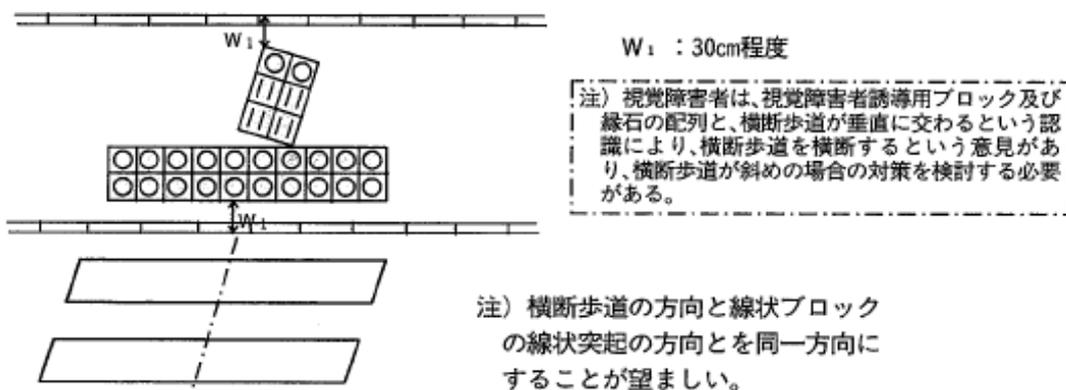
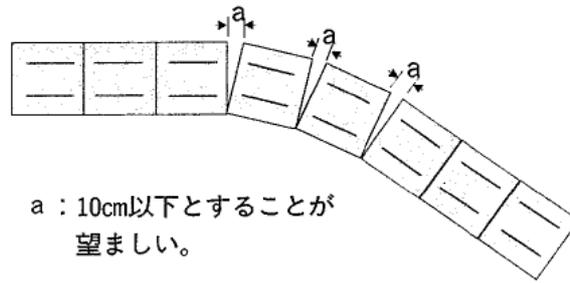


図9-2-8 [出典：公益社団法人日本道路協会 視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説 p.19]

【屈折部の設置例】



a : 10cm以下とすることが望ましい。

図 9-2-9 [出典：公益社団法人日本道路協会 視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説 p. 13]

【一般的な場合】

○ (社) 鳥取県視覚障害者福祉協会から示された改善設備例

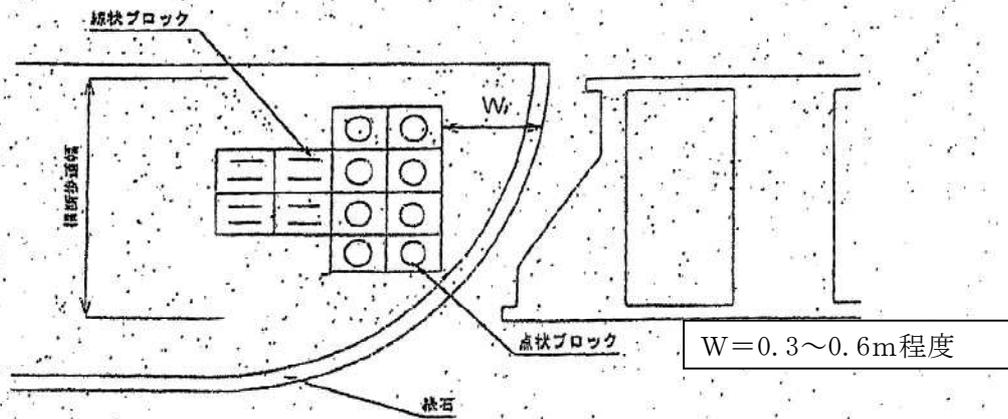


図 9-2-10 [県土整備部通知 平成 14 年 12 月 16 日道第 621 号]

【横断歩道が近接している場合】

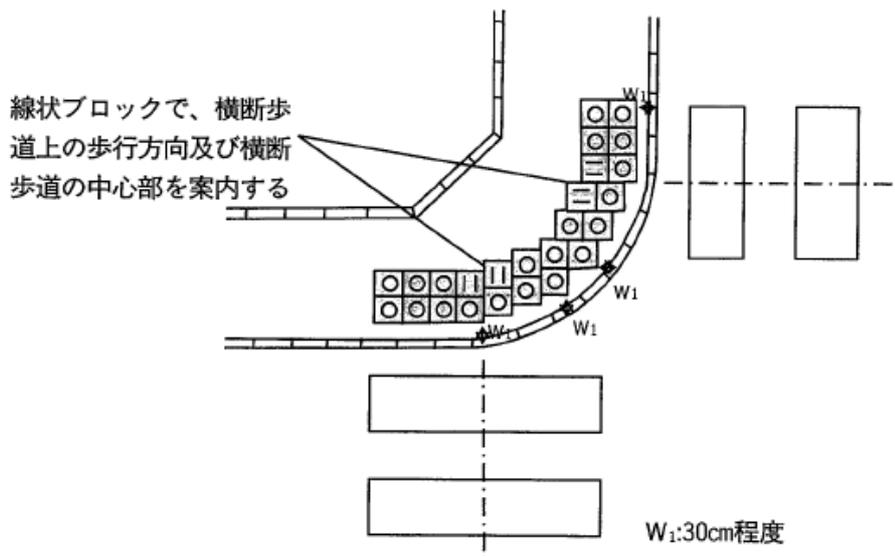


図 9-2-11 [参 9-14 出典：公益社団法人日本道路協会 視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説 p. 22]

3 横断歩道等

横断歩道・自転車横断帯の設置の考え方は次に示すものを基本とするが、道路法第95条の2による公安委員会との協議により交差点毎に決定するものとする。

(1) 横断歩道

道路の新設、改築にあたって横断歩道を設置する場合は、左折車による歩行者の巻き込みがないよう図9-2-12に示すように本線車線部との間に適切な距離を確保するものとする。また、右折車導流路、中央分離帯がある場合も同様に適切な距離を確保するものとする。

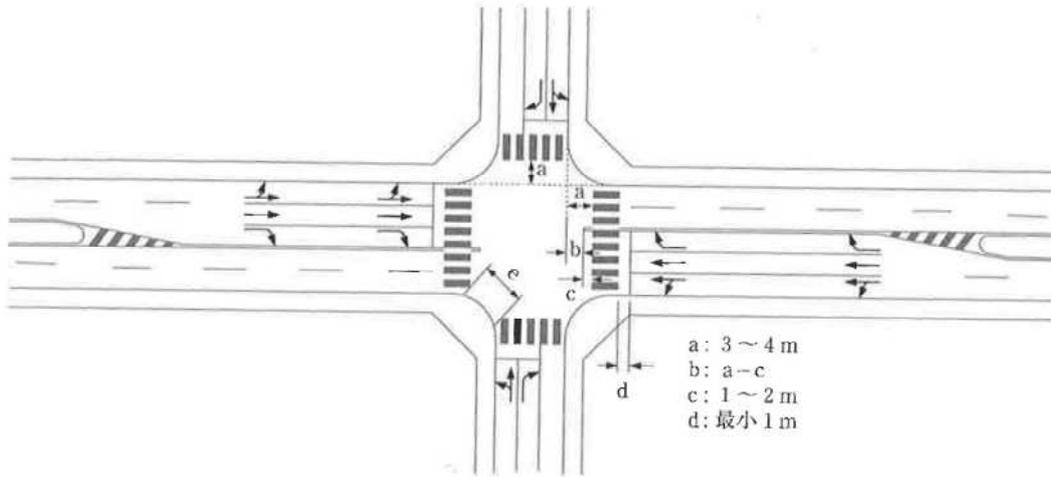


図9-2-12 [参9-2 出典：社団法人交通工学研究会 平面交差の計画と設計 p168]

(2) 自転車横断帯

道路の新設、改築にあたって自転車横断帯を設置する場合は、大型自動車の左折時における歩行者、自転車の安全を図るため、図9-2-13に示すように、歩道等の巻き込み部に、縁石等による段差を有する部分もしくは防護柵を設ける部分を確保するものとする。

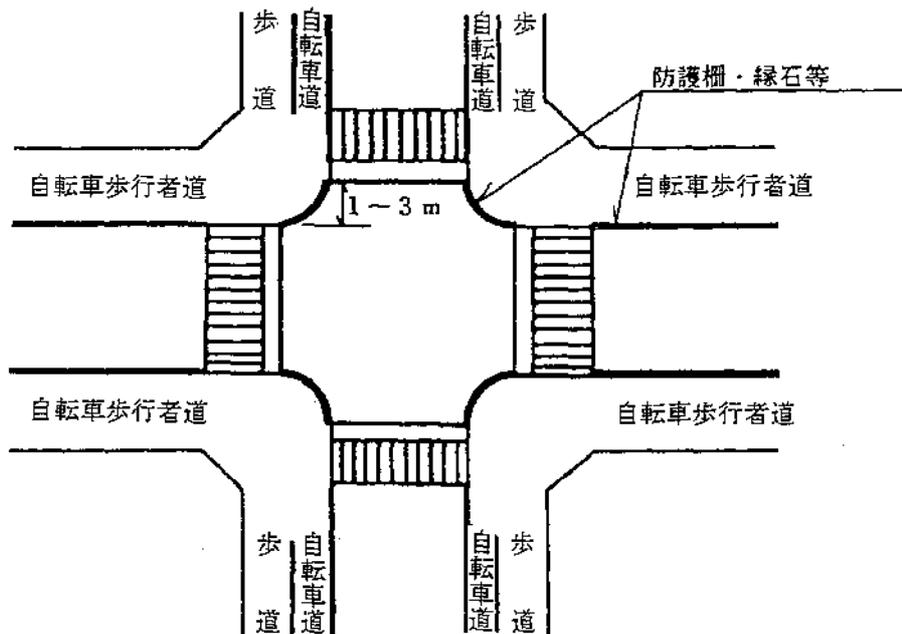


図9-2-13 [参9-15 出典：株式会社ぎょうせい 道路技術基準通達集 p.1367]

9-2-3 乗合自動車停留所（バス停）

第3種、第4種の道路のバス停車帯は、第3種第1級の道路では原則として本線と分離し、その他の種級の道路でも、本線の交通量、バス利用回数等を勘案し、必要に応じて本線と分離して設けるものとする。

(1) バス停車帯の長さ

設計速度 V (km/h)	第3種の道路				第4種の道路		
	80	60	50	40	60	50	40
減速車線長 l_1 (m)	35 (95)	25	20	20	20	15	12
バス停留車線長 l_2 (m)	15	15	15	15	15	15	15
加速車線長 l_3 (m)	40 (140)	30	25	25	25	20	13
バス停車帯の長さ l (m)	90 (250)	70	60	60	60	50	40
織込み長 (m)	80	50	40	30	50	40	30

注) () 内は部分出入制限の場合の値を示す。

図9-2-14 [参9-1 出典：公益社団法人日本道路協会 道路構造令の解説と運用 p. 685]

(2) 幅員その他

変速車線、停留車線の幅員は、原則として3.50mを確保するものとするが、やむを得ない場合、3.00mまで縮小することができる。第3種第1級の道路で設計速度が高い場合は、原則として分離帯を設置するものとし、この場合、停留車線の幅員は5.50mとすることが望ましい。

バス停車帯付近では、乗降客のための空間を十分に確保し、歩行者と交錯しないようにする。

歩道兼用のバス乗降場の幅員は、通行の用に供する歩道の有効幅員と滞留の用に供する幅員を確保するものとする。滞留の用に供する幅員は、歩行者の占有幅0.75m、必要に応じて車いすの占有幅1.00mを考慮するものとする。ただし、歩行者および乗降者が少ない場合で、やむを得ない場合は2.0mまで縮小することができる。

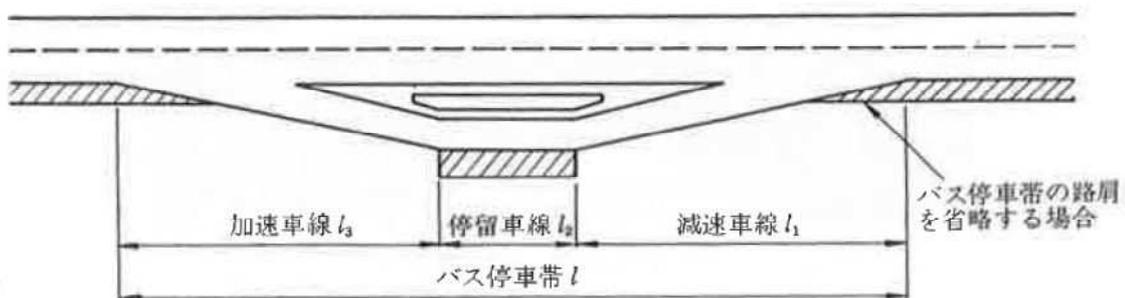


図9-2-15 バス停車帯の各部名称（第3種、第4種の道路）

[参9-1 出典：公益社団法人日本道路協会 道路構造令の解説と運用 p. 685]

(3) バス停留所の構造

バス停留所の構造には図 9-2-14、図 9-2-15 に示したように以下の形式化がある

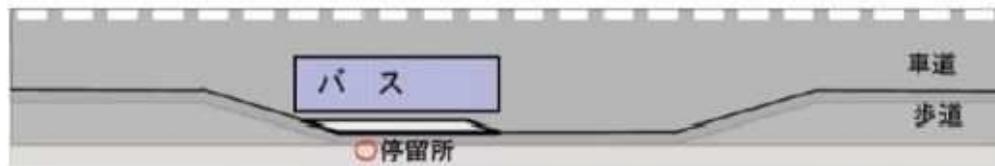
- ① バスベイ型
- ② テラス型
- ③ ストレート型
- ④ 三角形切り込み型

バス停留所の構造は、交通の状況や道路の横断面構成等、道路の状況を判断し決定することが必要である。また、切り込みの角度を工夫する、公安委員会やバス事業者と連携、協力して停留所周辺の路上駐車を削減する等、バスが停留所から離れずに正着できるよう配慮することが望ましい。

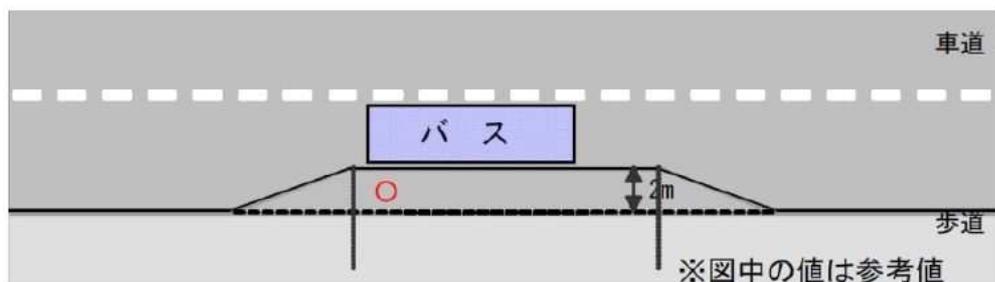
なお、図9-2-16に示した各形式については、「増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドラインP145」で詳しく紹介されているので参考にされたい。



《バスベイ型》



《切り込みテラス型（既存のバスベイ型の改良）》



②テラス型のイメージ



③ストレート型のイメージ

図 9-2-16 [参 9-13 出典：財団法人国土技術センター 道路の移動等円滑化整備ガイドライン p. 3-2]

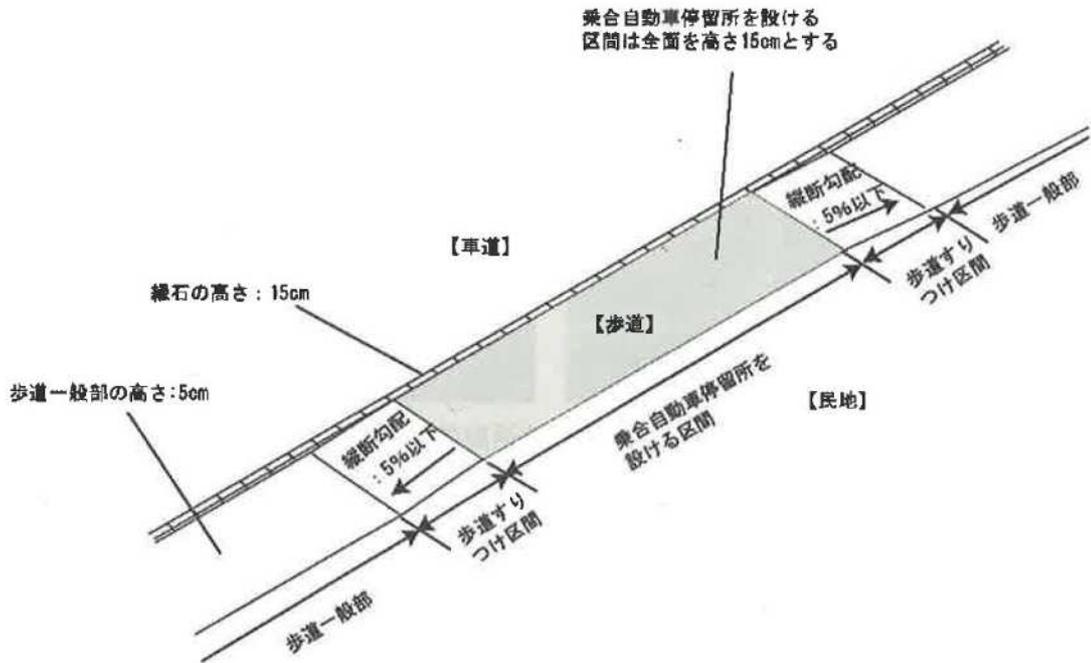
	歩道の幅員	乗合自動車の正着		本線交通への影響
		周辺に路上駐車なし	周辺に路上駐車あり	
バスベイ型	●歩道側に切り込むため、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を侵す可能性がある	●切り込み形状によっては停留所に正着することが困難な場合がある ●バスのオーバーハングのため、バスベイの長さによっては停留所に正着することが困難	●切り込みの形状や周辺の路上駐車状況によっては停留所に正着することが困難	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
切り込みテラス型 (既存のバスベイ型の改良)	●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

凡例：○メリット、●デメリット

図 9-2-17 [参 9-13 出典：財団法人国土技術センター 道路の移動等円滑化整備ガイドライン p. 3-3]

(3) バス停留所を設ける歩道の高さ

バス停留所を設ける歩道等の部分の車道に対する高さは、図9-2-16のとおり15cmを標準とする。ただし、道路の構造上やむを得ない場合等バスが正着できない場合は15cmにこだわらず、高さの調整等により、車いす使用者が円滑に利用できる構造とするものとする。



※有効幅員は、水平部のみとするものとする。

※セミフラット型の歩道における、ストレート型での整備例。

※バス停留所の区間の長さは、歩行者の滞留人数を考慮してバスの乗降に支障がない範囲を15cmに嵩上げするものとする。

※停留所が連坦して、停留所付近の歩道が波打ち状になる場合には、セミフラット歩道にかかわらず歩道高を嵩上げするものとする。

図 9-2-16 [参 9-13 出典：財団法人国土技術センター 道路の移動等円滑化整備ガイドライン p. 3-6]

(4) 鳥取県におけるバス停構造中型低床バスを前提としたバス停車帯構造

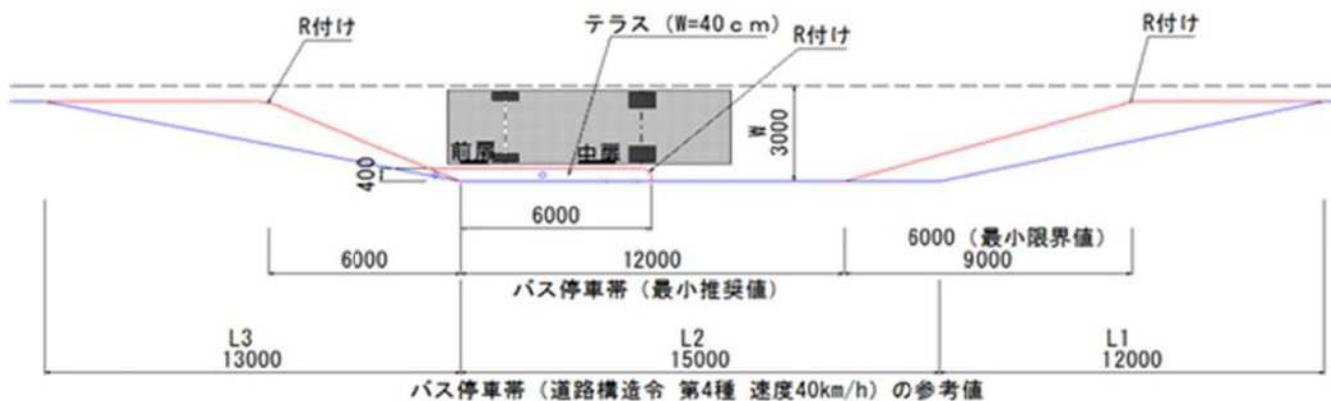
鳥取県内では構造改善や新規設置等の整備計画を策定し、併せて最も低床バスが正着しやすいバス停車帯の構造検討を行っており、以下の構造を基本とする。

	減速車 線長(m) L 1	停留長 (m) L 2	加速車 線長(m) L 3	バスベ イ全長 (m)	バス停 幅(m) W	テラス 長(m)	テラス 幅(cm)	縁石高 さ(cm)	備考
構造令参考値	12	15	13	40	3	—	—	—	
最小推奨値	9	12	6	27	3	6	40	15	
最小限界値	6	12	6	24	3	6	40	15	

【本構造適用時の留意事項】

- 1) 停留長及び停車帯全長は基準値以上を確保する必要がある
- 2) 減速車線長が基準値以下でも、減速車線長+停留長が基準値を満たせば問題ない
- 3) 最小限界値の適用は用地確保が困難で、本線交通、歩行者が共に少ない場合に限る
- 4) バスベいの凸型変化点には可能な限りR付を行う
- 5) バス停ポールの位置は、バスの正着に支障のない位置（図中○印）に、車道に最も接近する部分を、歩道端から30cm程度離して設置するのが望ましい

図 9-2-17【参考 平成 23 年度 「人にやさしいバス停整備計画策定業務」発注者：道路企画課】



(5) ロードステーション（バス小屋）の設置について

県が定める鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例（条例第7条別表第2）に基づき、ロードステーションのベンチ及び上屋については、特定道路内※においては道路管理者、それ以外は補助金等活用し地元自治体で設置することとなる。

※高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第9号に規定する道路で同法施行令第2条に基づき国土交通大臣が指定する道路

第3節 車両用防護柵

9-3-1 基本事項

主として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ぐとともに、車両乗員の傷害及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ことを目的とする。

9-3-2 設置基準

下記のいずれかに該当する区間または箇所においては、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間
 - (ア) 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
 - (イ) 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
 - (ウ) 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防護柵を設置する区間
 - (ア) 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（併用軌道は除く。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
 - (イ) 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
 - (ウ) 主として車両の歩道、自転車道、自転車歩行車道（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、歩道等と車道の境界（以下「歩車道境界」という。）に車両用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。）
 - ①走行速度が高い区間などで沿道人家などへの車両の飛び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
 - ②走行速度が高い区間など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
- 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

4 防護柵は、上記に該当する区間の前後にすくなくとも 20m 程度延長して設置するものとする。

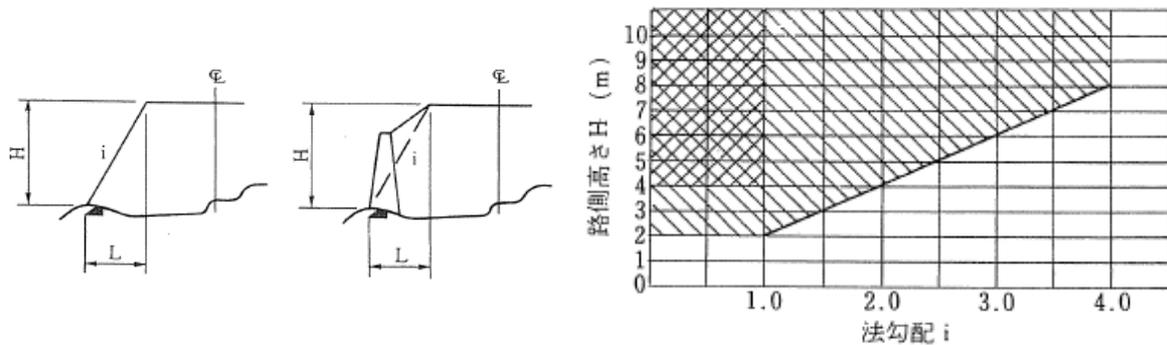


図 9-3-1 路外の危険度が高い区間

[参 9-3 出典：公益社団法人日本道路協会 防護柵の設置基準・同解説 p. 6]

 の範囲内にある区間：路外の危険度が特に高く車両用防護柵を設置することが必要な区間
 の範囲内にある区間： の範囲内にある区間ほどではないものの路外の危険度の高い区間

注) 法勾配 i ：自然のままの地山の法面の勾配、盛土部における法面の勾配及び構造物との関連によって想定した法面の勾配を含み、垂直高さ 1 に対する水平長さ L の割合をいう ($i = L/H$)。

路側高さ H ：在来地盤から路面までの垂直高さをいう。

9-3-3 防護柵の種別と適用区間

車両用防護柵の適用は下記のとおりとする。

表 9-3-1 [参 9-3 出典：公益社団法人日本道路協会 防護柵の設置基準・同解説 p. 38]

道路の区分	設計速度	一般区間	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	80 km/h 以上	A, Am	SB, SBm	SS
自動車 専用道路	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 ^{※1}	

注：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、その他重大な二次災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。

※1：一般国道については、大型車混入率が高く路側の危険度が高いことから 50km/h 以下で

あっても一般区間では一律B種、重大な被害が発生するおそれのある区間では一律A種を適用する。（平成11年4月1日付道第405号 土木部長通知）

※2：設計速度40km/h以下の道路では、C、C_m、C_pを使用することができる。

9-3-4 色彩

車両用防護柵の色彩は、景観に配慮した適切な色彩を用いることとしており、色彩の検討にあたっては、景観に配慮した道路附属物等ガイドライン（道路のデザインに関する検討委員会、平成29年10月）を参考にするとよい。なお、急カーブが連続する区間、道路幅員が急に狭くなっている区間あるいは濃霧の発生により前方の視認性が低下しやすい区間などについては、道路の線形を明示するために視線誘導標などにより視線誘導を図ることが必要である。このとき、視線誘導標などの設置については、「視線誘導標設置基準・同解説（公益社団法人 日本道路協会）」を参照されたい。

9-3-5 防護柵の種別と構造

「防護柵の設置基準・同解説（令和3年3月）」、「車両用防護柵標準仕様・同解説（平成16年3月）」に基づき、計画設置するものとする。

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し、橋梁などの構造物上に設置する場合には剛性防護柵を選定するものとする。

たわみ性防護柵には、ガードレール、ガードパイプ、ボックスビーム、ガードケーブル等があり、適度な剛性とじん性と有し、破損箇所の局部取替えが容易なガードレールが多く選定されている。

ガードレールの耐雪型防護柵の使用にあたっては、小構造物標準設計図集の積雪ランク図の使用区分を標準とする。

9-3-6 基礎構造

1 土中建込

土中用の車両用防護柵の衝突荷重に対する支柱の支持力は、支柱の背面土が反力として抵抗するため、支柱の支持力の確認を行い使用するものとする。

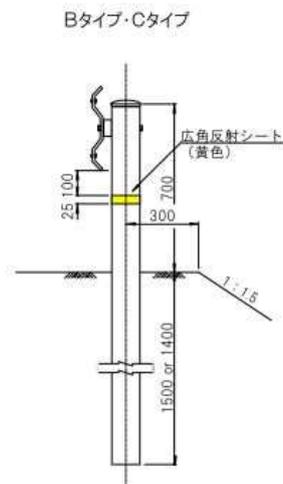


図9-3-2 [参9-16 鳥取県県土整備部 小構造物標準設計図集 5-18]

なお、ブロック積等の背面に建込む場合は、車両衝突時にガードレールからの荷重が擁壁に作用しない構造とする。

2 構造物建込

(1) 基本的な考え方

構造物上に車両用防護柵を設置する場合には、設置する構造物の耐力を十分に照査した上で設置するものとする。

なお、擁壁天端部に防護柵の基礎を設置する場合は、擁壁と分離し、その影響が擁壁本体に及ばないように計画するのが望ましい。用地条件や周辺環境条件等の理由から、防護柵を擁壁に取り付ける場合には、擁壁に及ぼす影響を十分考慮すること。「擁壁工指針（平成24年7月）」、「防護柵の設置基準・同解説（令和3年3月）」及び「車両用防護柵標準仕様・同解説（平成16年3月）」に基づき、全体で安定計算を行うものとする。

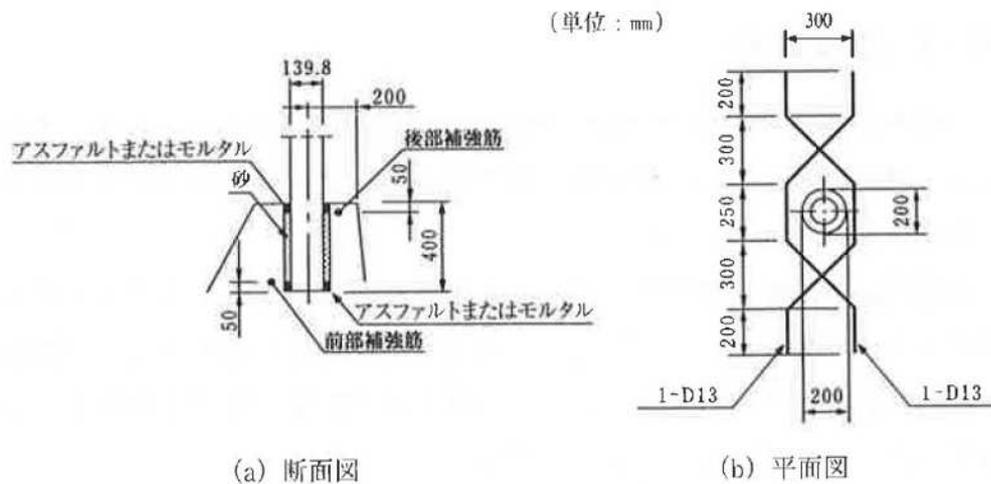


図 9-3-3 擁壁天端に防護柵（ガードレール）を設ける場合の例

[参 9-18 出典：公益社団法人日本道路協会 擁壁工指針 P214]

(2) 擁壁と分離構造とする基礎の構造計算

検討した形状寸法が道路延長方向に極めて長くなり、施工上連続基礎にすることが有利と判断される場合には、連続基礎として設計を行うものとする。

①設計方法

安定計算は、転倒、滑動、地盤応力の計算を行う。このとき基礎の健全性を保つため安全率は1.5を確保するものとする。

基礎の長さは、基礎の目地間を安定計算に用いる一連の長さとして計算を行うものとするが、基礎の長さが10mより長くなる場合については、10mを最大の長さとして計算を行うものとする。

また、たわみ性防護柵の安定計算に用いる設計荷重（衝突荷重） P_t は、表 9-3-2 の数値を用いる。

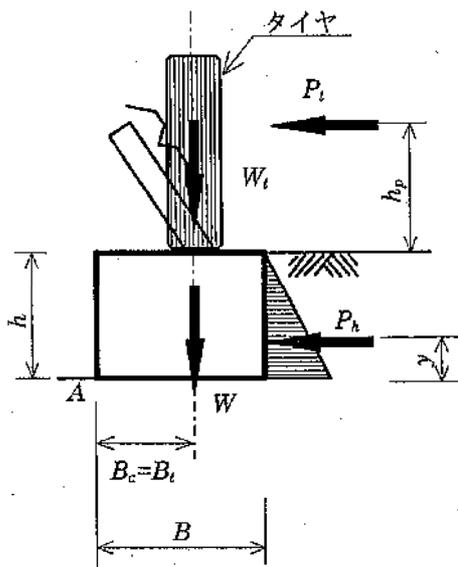


表 9-3-2 設計荷重

[参 9-4 出典：公益社団法人日本道路協会

車両用防護柵標準仕様・同解説 p. 133]

種 別	衝突荷重 k N
C	30
B	30
A	55
S C	60
S B	80
S A	100
S S	130

図 9-3-4 設計条件 [参 9-4 出典：公益社団法人日本道路協会 車両用防護柵標準仕様・同解説 p. 133]

第4節 歩行者自転車用柵

9-4-1 基本事項

歩行者および自転車等が路外に転落、もしくはみだりな車道横断を抑制することにより事故を未然に防止することを目的に設置する。

9-4-2 設置構造

種別	設置目的	設計強度	高さ (cm)	支 柱			
				支柱間隔 (m)	埋込み深さ (cm)		備 考
P	転落防止	垂直加重 590N/m	110	3.0 支柱 φ 60.5	E	120 _{*1}	
					C	80 _{*1} (45)	
					W	20	
	横断抑止	水平加重 390N/m	70 ～ 80	3.0 支柱 φ 60.5	E	100	コンクリート根固めを標準とする。 根固め寸法 (A×B×t) 30×30×40 cm
					C	40	
					W	20	
S P	転落防止	垂直加重 980N/m 水平加重 2,500N/m	110	1.5～2.5	C	40 _{*1} (40)	連続基礎による埋込みを行うものとする。 連続基礎寸法 (A×t) 30×90 cm (30×50 cm)
					W	20	

注 1) Eは土中埋込み、Cはコンクリート根固め、Wは橋梁、高架、擁壁などの構造物上に設置する場合である。

- _{*1}の値は路肩側方余裕 10 cm以上 50 cm未満、のり勾配 1 : 1.5 より緩やかで中位以上の地耐力を有する土質条件 (N値 10 程度の砂質地盤) の場合である。
- () の値は、路肩側方余裕 50 cm以上で中位以上の地耐力を有する土質条件 (N値 10 程度の砂質地盤) の場合である。
- 支柱諸元には、積雪荷重は考慮されていない。なお、除雪作業などに支障となる場合には、着脱可能な構造を検討してもよい。
- 根固め寸法の A は幅、B は長さ、t は高さである。

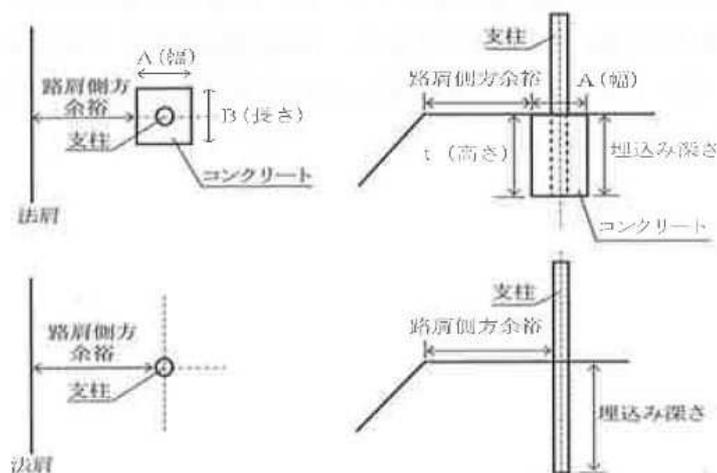


図 9-4-1 一般的な歩行者自転車用柵の支柱埋込み例

[参 9-3 出典：公益社団法人日本道路協会 防護柵の設置基準・同解説 p. 87]

路外の状況などからやむを得ず、異なる種類の柵を隣接して設置する場合は、柵と柵の間から歩行者等がすり抜けないように、柵相互の間隔を連続して設置するものとする。ここで連続するとは柵間 15 cm 程度以下を目安とする。

歩行者自転車用柵は、原則として種別 P を適用するものとし、歩行者等の滞留が予想される区間および橋梁、高架の区間に設置される転落防止を目的とした柵は、集団による荷重を想定し、種別 S P を適用するものとする。

(網政防護柵)

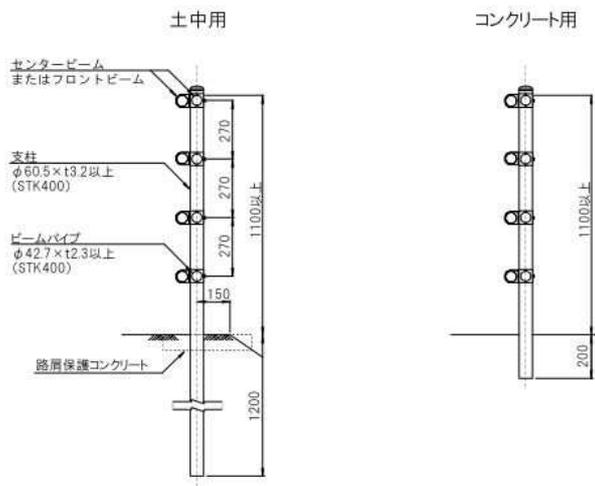


図 9-4-2 [参 9-16 鳥取県県土整備部 小構造物標準設計図集 p. 5-29]

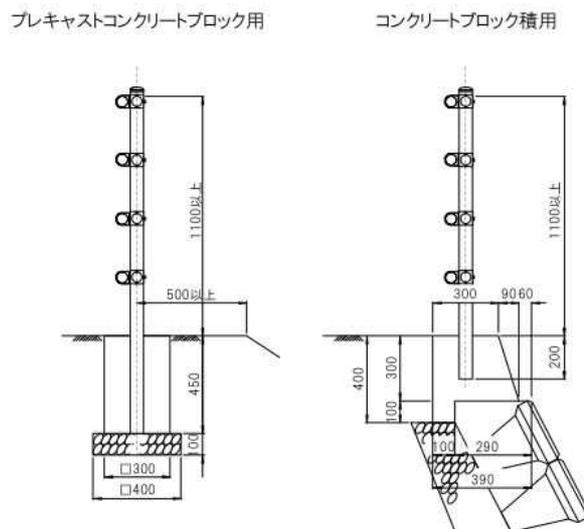


図 9-4-3 [参 9-16 鳥取県県土整備部 小構造物標準設計図集 p. 5-29]

注) フロントビームの場合、歩道側にビームを取り付けるものとする。

9-4-3 設置区間

下記各号のいずれかに該当する区間においては、道路および交通の状況を踏まえ、必要に応じ歩行者自転車用柵を設置するものとする。

- (1) 歩行者等の転落防止を目的として路側または歩車道境界に歩行者自転車用柵を設置する区間
 - 1) 歩道等、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路および歩行者専用道路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必要と認められる区間
- (2) 歩行者等の横断防止などを目的として歩車道境界に歩行者自転車用柵を設置する区間
 - 1) 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
 - 2) 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
 - 3) 都市内の道路などにおいて、走行速度が低く、単に歩道等と車道とを区別することのみにより歩行者等の安全を確保することが期待できる区間のうち、特に必要と認められる区間

なお、横断防止などを目的として設置する柵は、景観などを考慮し、植樹帯の設置などほかの方法を検討したうえで、必要と認められる場合について設置するものとする。

9-4-4 車両用防護柵の兼用

歩道等のない区間などにおいて、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においては、車両用防護柵自体の性能、構造を満足するほか、「防護柵設置基準・同解説（令和3年3月）」に規定されている歩行者自転車用柵に求められる構造を満足することにより、車両用防護柵が歩行者自転車用柵の兼用することができるものとしている。

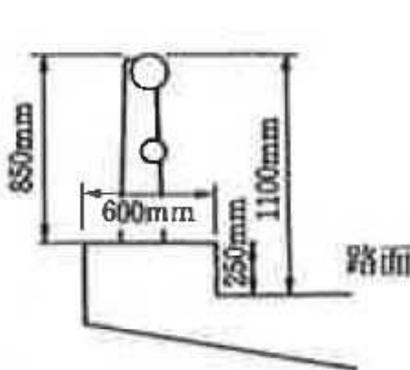


図 9-4-4

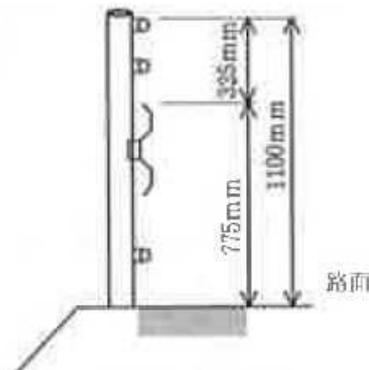


図 9-4-5

[参 9-3 出典：公益社団法人日本道路協会 防護柵の設置基準・同解説 p. 79]

9-4-5 歩行者自転車用柵の形状

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恐れも考慮して、柵間隔および部材と路面との間隔を150mm以下とすることが望ましい。

第5節 視線誘導標（デリニエーター）

9-5-1 基本事項

視線誘導標は、車道の側方に沿って、路端及び道路線形を明示し、昼夜間の運転者の視線誘導を行うことを目的とする。視線誘導標の計画、設計、施工及び維持管理に関することは「視線誘導標設置基準・同解説」（昭和59年10月（社団法人 日本道路協会））によるものとする。

9-5-2 設置間隔

1 標準設置間隔

視線誘導標の標準設置間隔は表9-5-1に示すとおりとする。

表9-5-1 標準設置間隔 [参9-11 出典：公益社団法人日本道路協会 視線誘導標設置基準・同解説 p.17]

道路曲線半径R (m)	視線誘導標間隔S (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

2 曲線の遷移点における設置間隔

クロソイドを用いて直線区間と曲線区間とを結ぶ場合のクロソイド区間における設置間隔は表 9-5-2 によるものとする。

表 9-5-2 [参 9-11 出典：公益社団法人日本道路協会 視線誘導標設置基準・同解説 p. 18]

	曲線半径 R (m)	1, 201	901	651	501	406	321	246	181	126	81	51	0	この表を適用できる最小の半径 (m)
	設置間隔 S(m)	∞	1, 200	900	650	500	405	320	245	180	125	80	50	
パラメーター A(m)	40	35	30	25	22.5	20	17.5	15	12.5	10	7.5	5		
10													1	10
20												1	1	20
30											1	1	1	30
40										1	0	2	1	40
50										1	1	3	1	50
60									1	1	1	1		60
70								1	0	1	3	1		80
80									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	1	2	1			180
150								1	0	1				200
160									1	1				250
180										1				300
200											1			300
210												1		300
220													1	300
230														300
240														300
250														350
280														500
300														550
350														550
400														650
450														650
500														650
550														700
600														700
650														900
700														1, 000
750														1, 000
800														1, 000
900														1, 000

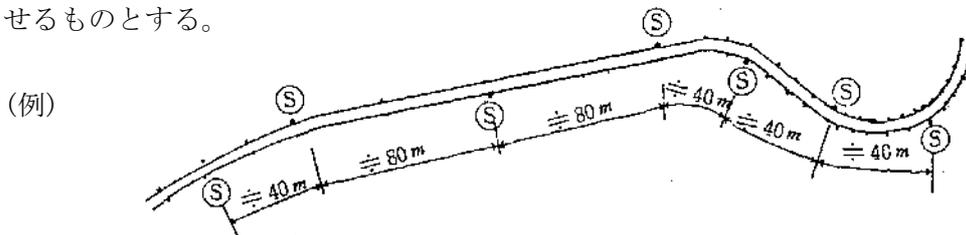
- 注) ① 本表は、曲線の半径とクロソイドのパラメータとの関係から、クロソイド区間における設置間隔と設置数を定めたもので、表内の 0、1、2、3 等の数値は設置数を示している。
- ② クロソイド区間においては、クロソイドの始点を基準に設置する。したがって、クロソイドにはさまれた円曲線で、設置位置を両側から決めてくる場合に生ずる端数は、円曲線で調整することになる。
- ③ $A = \sqrt{R \cdot L}$ R：曲線半径 L：クロソイド区間長

3 スノーポール兼用の設置間隔

直線部 80m千鳥間隔

曲線部 40m千鳥間隔

スノーポール兼用デリニエーターと一般デリニエーターとの相互の間隔は(図9-5-4)に合致させるものとする。



(例)

図9-5-4

4 設置場所等

視線誘導標の反射体の色、個数及び大きさは図9-5-3による。

視線誘導標の設置場所	反 射 体		
	色	個 数	大きさ(mm)
左 側 路 側	白 色	単 眼	直径 70~100
中央分離帯及び右側路側等	橙 色	単 眼	直径 70~100

図9-5-3 [参9-11 出典：公益社団法人日本道路協会 視線誘導標設置基準・同解説 p.15]

9-5-3 支柱の設置

設置に当たっては小構造物標準設計図集によること。

9-5-4 設置例

土中建込

歩車道境界ブロック建て込み用

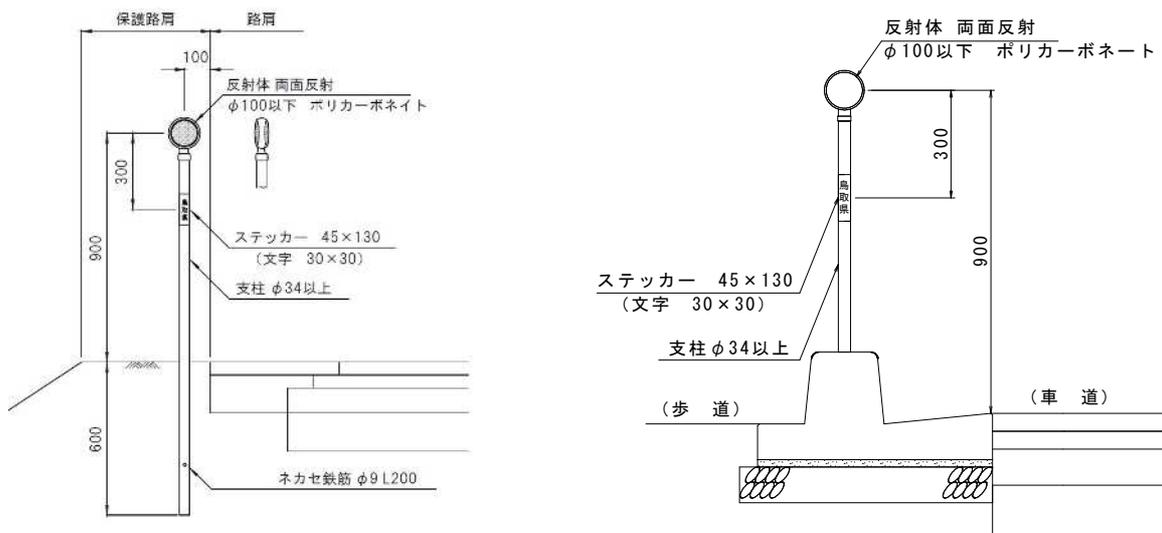


図9-5-5 [参9-16 鳥取県県土整備部 小構造物標準設計図集 P6-5]

注) ガードレール部分については、ガードレール用を設置する。但しスノーポール兼用の場合は、小構造物標準設計図集 (D4, D5) とおりとする。

なお、支柱にステッカーを貼ること。(45×130 文字 30×30)

第6節 照明灯

9-6-1 基本事項「参9-10 道路照明施設設置基準・同解説（日本道路協会）P13」

道路照明は、夜間において、道路状況、交通状況を的確に把握するための良好な視環境を確保し、道路交通の安全、円滑を図ることを目的としたものであり、道路状況、交通状況を的確に把握するためには次の示すような視覚情報が必要である。

- ①道路上の障害物または歩行者などの存否および存在位置
- ②道路幅員、道路線形などの道路構造
- ③道路上の特殊箇所（交差点、分岐点、屈曲部など）の存否および存在位置
- ④車道内の路面の状態（乾湿、凹凸など）
- ⑤車両の存否および種類、速度、移動方向
- ⑥道路周辺の状況

なお、道路照明施設の設置基準については、「道路照明施設設置基準・同解説（日本道路協会）」（平成19年10月）に記載されている。良好な視環境を確保するために、連続照明の場合は以下の要素に留意する必要がある。

- ① 路面輝度（表9-6-1による）
- ② 輝度均斉度（原則総合均斉度^{*}10.4以上、車線軸均斉度0.5以上とする。）
- ③ グレア（視機能低下グレアは相対閾値増加15以下とする。）
- ④ 誘導性

※1 輝度均斉度については「道路照明施設設置基準・同解説（日本道路協会）」（平成19年10月）P29を参照

表 9-6-1 平均路面輝度

外部条件 道路分類	A	B	C
主要幹線道路	1.0	0.7	0.5
幹線・補助幹線	0.7	0.5	0.5

外部条件 A：道路交通に影響を及ぼす光が連続的にある沿線状況

外部条件 B：道路交通に影響を及ぼす光が断続的にある沿線状況

外部条件 C：道路交通に影響を及ぼす光がほとんどない沿線状況

9-6-2 道路照明施設の設置に関する運用方針

道路照明施設の設置に関する運用方針については以下のとおりとする。

(1) 新たに道路照明施設を設置する際の基本的な考え方

- ア 道路照明施設の設置に当たっては、維持管理費の低減を念頭において設計すること。
- イ 連続照明を行う箇所は、交通量25,000台/日以上（例：国道431号米子市皆生付近、国体道路千代大橋付近）の市街部の道路に限定し、それ以外は連続照明を行わないこと。
- ウ 局部照明を行う箇所は、次のいずれかに該当する場所とすること。
 - (ア) 信号機（押しボタン式または夜間点滅運用する信号機を除く）設置交差点
 - (イ) 長大な橋梁（橋長50m以上の場合など道路幅員が一般部よりも縮小されている場合）
 - (ウ) 夜間の交通上特に危険な場所
- エ 上記ウ以外の場所で次のいずれかに該当する場所については、必要性を十分検討の上、局部照明とすること。

- (ア) 交差点または横断歩道
- (イ) 橋梁
- (ウ) 道路の幅員構成、線形が急激に変化する場所
- (エ) 踏切（踏切遮断機等の保安設備がある場合を除く）
- (オ) 駅前広場等大規模な公共施設に接続する道路の部分
- (カ) バス停車帯

(2) 照明灯（照明ポール及び照明器具）

- ア 照明灯の形式は、市場に一般的に流通している製品とし、原則として物価資料掲載品とすること。（標準型、又はコスト縮減型）
- イ 景観等への配慮が必要な場合は、個別に道路建設課と道路企画課に協議すること。その場合でも、原則として物価資料掲載品を使用すること。

(3) 既存の道路照明施設の対応方針

- ア 地元市町村の意見を聞きながら、点灯する期間、時間帯を限定するなどの経費節減策を講じること。
- イ 長大な橋梁の場合、深夜は千鳥で点灯するなどの工夫をすること。
- ウ 老朽化した照明施設は、極力撤去すること。
- エ 上記ウ以外の場合であっても照明施設が乱立している箇所については、修繕工事の機会などを捉えて、照明施設の撤去または移設を検討すること。
- オ 歩行者動線上にやむを得ず段差、障害物等を設けている箇所については、上記ア～エにかかわらず、夜間における歩行者の安全な通行を確保するよう配慮すること。

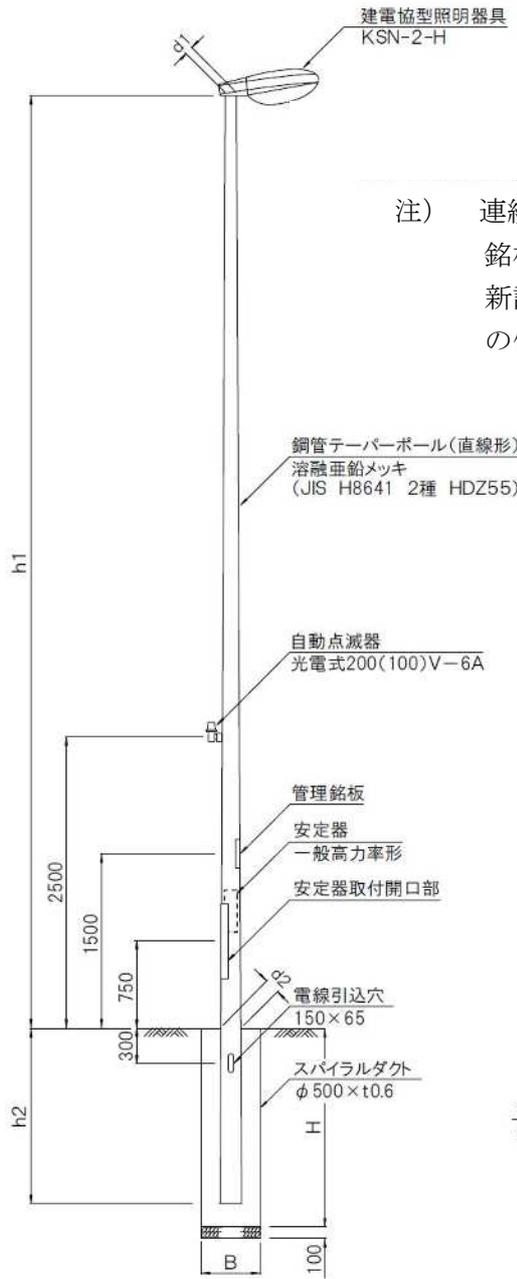
(4) その他

地元要望による照明灯設置の取扱いについて

商店街区間におけるにぎわいの創出など、地元市町村の要請に基づき夜間の照度を確保する場合の照明灯の増設は道路占用物件の扱いとし、電気料金は地元負担とすること。

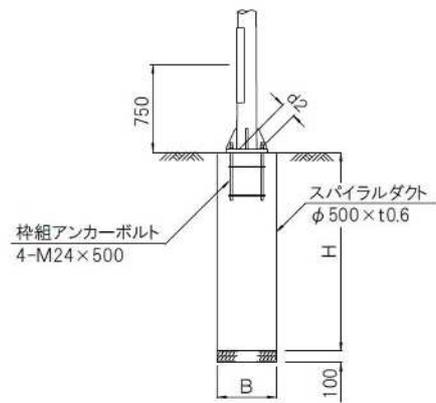
防犯目的など、町内会等の要請に基づき夜間の照度を確保する場合の照明灯の増設は市町村へ協議すること。

9-6-3 設置構造



埋込式(Aタイプ)

注) 連続照明の場合は、調光型安定器を使用する。
 銘板は、車道側に設置する。
 新設・修繕にあたってはライフサイクルコストの低減のためLED照明灯とする。



ベースプレート式(ABタイプ)

寸法及び材料表

(1基当たり)

記号	寸法表						材料表		
	h1 (mm)	h2 (mm)	d1 (mm)	d2 (mm)	B (mm)	H (mm)	コンクリート $\sigma_{cc}=18N/mm^2$ (m^3)	型枠 スパイラルダクト (m)	基礎砕石 RC40 (m^2)
S8-A	8000	1500	85	165	500	1600	0.314	1.600	0.196
S8-AB	8000		85	165	500	1600	0.314	1.600	0.196
S10-A	10000	2000	75	175	500	2100	0.412	2.100	0.196
S10-AB	10000		75	175	500	2100	0.412	2.100	0.196

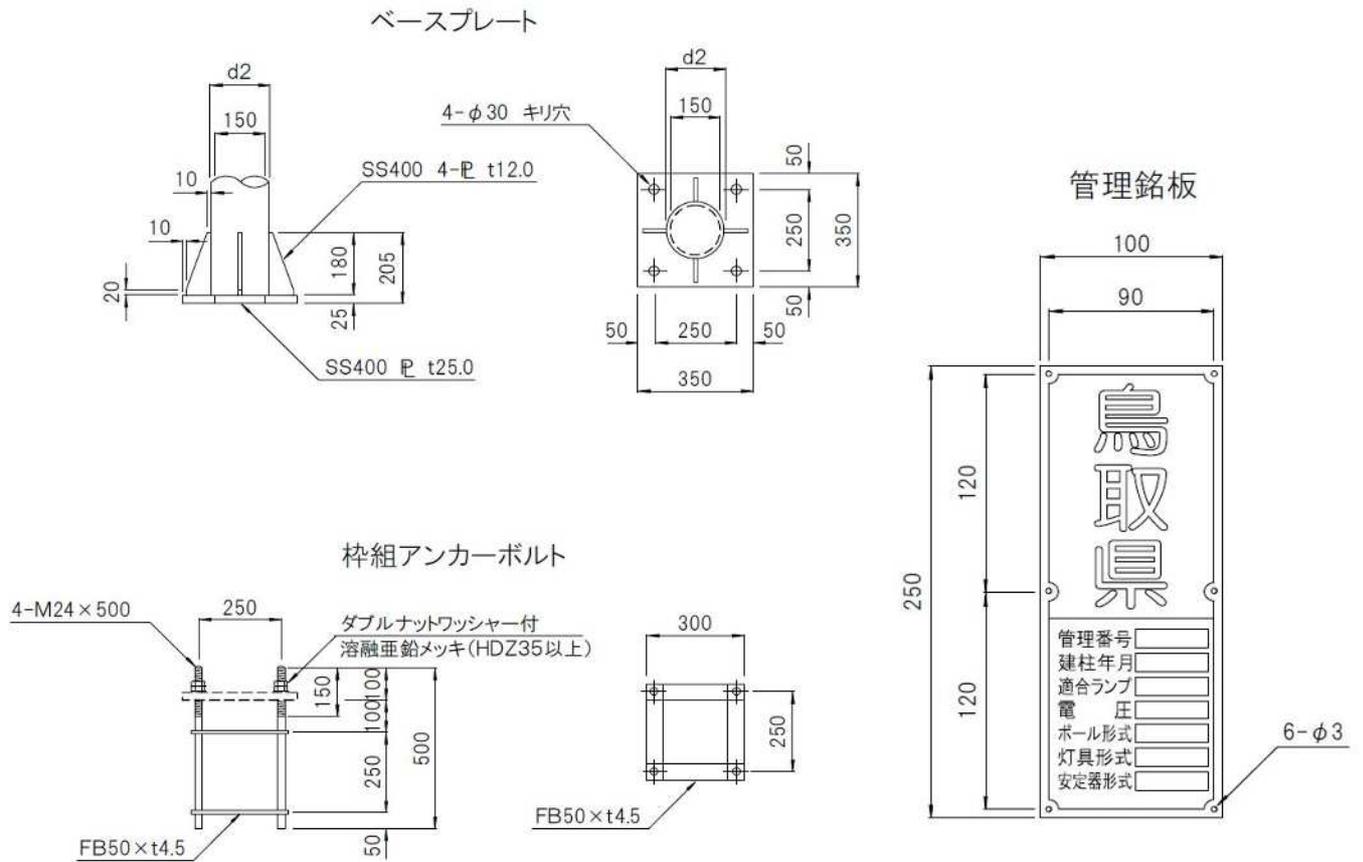


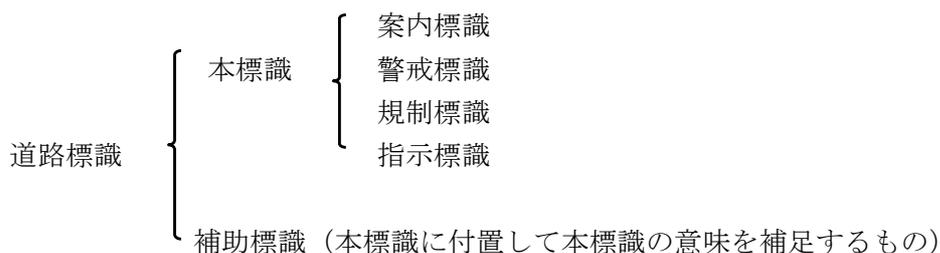
図 9-6-1 [参 9-16 鳥取県県土整備部 小構造物設計図集 p. 6-11~6-13]

第7節 道路標識

9-7-1 基本事項

道路標識は、道路構造を保全し道路交通の安全と円滑を図るうえで不可欠な道路の付属物であり、道路利用者に対して、案内、警戒、規制または指示の情報を伝達する機能を有している。道路標識については、様式、設置者の区分、設置場所、その他必要な事項は「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第3号）」による。

(1) 道路標識の区分について



(2) 道路標識の設置者区分について

標識には道路管理者が設置する標識と公安委員会が設置する標識とがあり、その設置区分は表9-7-1に示すとおりとする。

表 9-7-1 道路標識の設置者の区分 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-12]

分類	標識 番号	種類	設置者 区分		分類	標識 番号	種類	設置者 区分	
			道路 管理者	公安 委員会				道路 管理者	公安 委員会
案内 標識		全種類	○			(321)	高さ制限（道路法による道路以外の道路に設置する場合）		○
警戒 標識		全種類	○			(322)	最大幅	○	
規 制 標 識	(301)	通行止め	○	○		(323)	最高速度		○
	(302)	車両通行止め	○	○		(324)	最低速度		○
	(303)	車両進入禁止	○	○		(325)	自動車専用	○	
	(304)	二輪の自動車以外の自動車通行止め	○	○		(325の2)	自転車専用	○	○
	(305)	大型貨物自動車等通行止め		○		(325の3)	自転車及び歩行者専用	○	○
	(306)	大型乗用自動車通行止め		○		(325の4)	歩行者専用	○	○
	(307)	二輪の自動車原動機付自転車通行止め		○		(326-AB)	一方通行	○	○
	(308)	自転車以外の軽車両通行止め		○		(327)	車両通行区分		○
	(309)	自転車通行止め		○		(327の4-A-D)	進行方向別通行区分		○
	(310)	車両(組合せ)通行止め	○	○		(327の2)	専用通行帯		○
					(327の3)	路線バス等優先通行帯		○	
					(328)	警笛鳴らせ		○	
					(328の2)	警笛区間		○	

(311-A~E)	指定方向外進行禁止	○	○		(329)	徐行	○	○	
(312)	車両横断禁止		○		(329の2)	前方優先道路		○	
(313)	転回禁止		○		(330)	一時停止		○	
(314)	追越しのための右側部分のみ出し通行禁止		○		(330の2)	前方優先道路、一時停止		○	
(314の2)	追越し禁止		○		(331)	歩行者通行止め		○	
(315)	駐停車禁止		○		(332)	歩行者横断禁止		○	
(316)	駐車禁止		○	指 示 標 識	(401)	並進可		○	
(317)	駐車余地		○		(402)	軌道敷内通行可		○	
(318)	時間制限駐車区間		○		(403)	駐車可		○	
(319)	危険物積載車両通行禁止	○			(404)	停車可		○	
(320)	重量制限(道路法による道路に設置する場合)	○			(405)	優先道路		○	
	重量制限(道路法による道路以外の道路に設置する場合)		○		(406)	中央線		○	
(321)	高さ制限(道路法による道路に設置する場合)	○			補助 標識	(407-AB)	横断歩道		○
						(408)	安全地帯		○
(409-AB)	規制予告	○	○						
(406の2)	停止線		○						
						全種類	△	○	

注) 両者とも設置できるものについては設置の必要性が生じた方が設置する。

9-7-2 警戒標識

道路利用者に対して、道路の状況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することを目的とする。

(1) 警戒標識の分類 (図 9-7-1)

ア 道路形状の予告

- (ア) 交差点の予告
- (イ) 平面線形の予告
- (ウ) 縦断線形の予告
- (エ) 交通流又は道路幅員の変化の予告

イ 路面又は沿道状況の予告

- (ア) 注意すべき施設の予告
- (イ) 路面又は沿道の危険の予告

ウ 気象状況、動物の飛び出しの予告

エ その他

(2) 警戒標識の設置基準

警戒標識は、交通安全を図るため、運転者に適切な位置で適切な警告を与えるものであり、案内標識と異なって設置本数がただちに整備水準の指標とはならない。

また、警戒標識の過度な設置はかえって警告効果を弱めるだけでなく、標識乱立の一因ともなるので、適正な設置計画をたてる必要があり、次によることを標準とする。

ア 道路の線形・視距等幾何構造的要素に対する警告を示す警戒標識

一般的に道路の改良を待たなければ危険の除去ができないもので、したがって標識の設置期間は長期的になるのが普通である。この場合、警告すべき幾何構造要素の限界としては、道路構造令で規定される線形・視距等が限界値の目安となる。ただし一方で走行実態への配慮が不可欠であり、サービス水準の高い道路等では、たとえ構造令の限界値以内であっても、線形等が急に悪化する箇所では警戒標識の設置が必要となる。

逆に、低規格道路（または未改良道路）で連続的に線形等が悪く、したがって実際の走行速度も低い場合には警戒標識のむやみな設置は不必要である。たとえば、市街地街路での屈折、屈曲標識類は設置の必要性は低い。

イ「すべりやすい」「路面凸凹あり」「落石のおそれあり」のように、路面状況、沿道状況等に起因する危険を警告する標識

標識を設置する一方で原因の除去するための対策を積極的に講ずるべきもので、標識設置は短期にとどめるのが望ましい。

ウ 踏切、学校等のように通行上注意すべき施設の存在を示す標識、気象状況、動物の飛び出しその他の注意を予告する標識

これらの標識については、設置すべき箇所が明確であるので適宜設置するものとする。

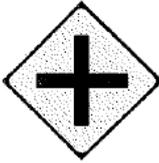
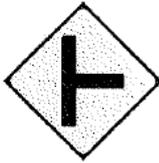
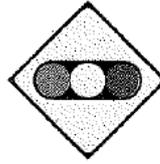
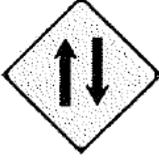
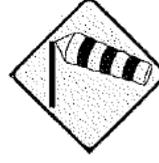
警戒標識				
(201-A) 十形道路交差点あり	(201-B) T形(又は+形) 道路交差点あり	(201-C) T形道路交差点あり	(201-D) Y形道路交差点あり	(201の2) ロータリーあり
				
(202) 右(又は左)方 屈曲あり	(203) 右(又は左)方 屈折あり	(204) 右(又は左)背向 屈曲あり	(205) 右(又は左)背向 屈折あり	(206) 右(又は左) つづら折あり
				
(207-A) 踏切あり	(207-B) 踏切あり	(208) 学校、幼稚園、 保育所等あり	(208の2) 信号機あり	(209) すべりやすい
				
(209の2) 落石のおそれあり	(209の3) 路面凹凸あり	(210) 合流交通あり	(211) 車線数減少	(212) 幅員減少
				
(212の2) 二方向交通	(212の3) 上り急勾配あり	(212の4) 下り急勾配あり	(213) 道路工事中	(214) 横風注意
				
(214の2) 動物が飛び出す おそれあり	(215) その他の危険			
				

図 9-7-1 警戒標識 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同開設 付録 5]

9-7-3 案内標識

道路利用者に対して、市町村の境界、目的地や通過地への方向及び距離・著名地点への交通の目標等を示すとともに、利用者の利便のため必要な沿道に各種の案内を行う。

(1) 案内標識の分類

- ア 経路案内 —— 出発地から目的地付近までの経路を案内する。
 - (ア) 交差点付近における案内
 - 予告案内 —— 交差点案内 —— 確認案内（もしくはこのうちいずれか）を行う。
 - (イ) 単路部における案内
 - 当該道路の路線名、行先の方面及び距離などの案内を行う。
 - イ 地点案内 —— 目的地付近の行政境界や地点の案内を行う。
 - (ア) 行政境界の表示（市町村界、都府県界）
 - (イ) 著名地点の案内
 - (ウ) 現在地の表示（主要地点）
 - ウ 道路の付属施設の案内（待避所、駐車場等）

表 9-7-2 道路利用者が必要とする情報

[参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 9]

	道路上の位置	必要な情報	表示内容	対応する標識 (一般道路の場合)
経路案内	単路部	今、自分がいる位置に関する情報	現在地	101、102-A、114 系 補助標識 512
		今、自分が走行している道路に関する情報	道路の路線番号 道路の通称名	118 系 119 系
		今、自分が向かっている方面に関する情報	方面を示す地名	106-A
交差点付近	交差点流入部 (予告案内)	自分が進むべき方向に関する情報	方面を示す地名 及び方向を示す 矢印	108 系
	交差点 (交差点案内)	〃	〃	105 系、108 系
	交差点流出部 (確認案内)	選択した方向が正しいかどうかを確認するための情報	選択した道路が向かっている方面を示す地名 道路の路線番号 道路の通称名	106-A 118 系 119 系
地点案内		今、自分がいる地点に関する情報	現在地	101、102-A、114 系 補助標識 512

(2) 交差点案内標識の設置基準

ア 交差点付近

交差点付近に設置する案内標識は、対象道路及び交差道路の種類に応じて設置するものとし、設置目安は表 9-7-3 によることとする。

但し、道路及び交通の状況により、これによることが適切でない場合はこの限りでない。

表 9-7-3 交差点付近に設置する案内標識の設置の目安

[参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 14]

交差道路 幹線道路	主要幹線道路	幹線道路	補助幹線道路
主要幹線道路	予 交 確	予 交 確	予 交 確
幹線道路	予 交 確	予 交 確	予 交 確
補助幹線道路	予 交 確	予 交 確	予 交 確

注) 本表は、予告標識、交差点案内標識、確認標識をすべて対象道路上に設置するものとして整理している。

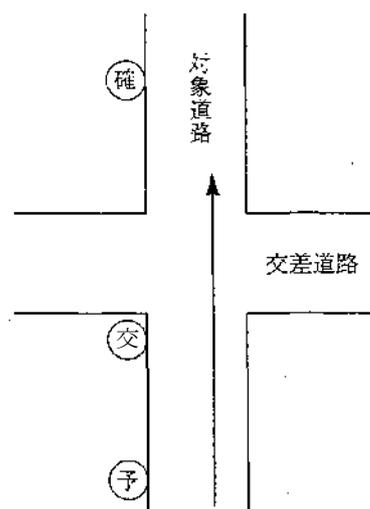
予…予告標識 (108 系)

交…交差点案内標識 (105 系、108 系)

確…確認標識 (106-A、118 系)

○ …設置すべきもの (ただし、予告標識については、対象道路が片側 1 車線の道路である場合には、必要に応じて設置するものとする。)

○ …必要に応じて設置するもの



イ 単路部

単路部に設置する経路案内標識は、対象道路の種類に応じて設置するものとし、設置目安は表 9-7-4 によることとする。

但し、道路及び交通の状況により、これによることが適切でない場合は、この限りでない。

- ……………設置すべきもの ○……………必要に応じて設置するもの
 118、118 の 2 には、補助標識「地名」を付置することが望ましい。

表 9-7-4 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 15]

標識種別	方面及び距離 (106-A)	国道番号 (118-A)	都道府県道番号 (118 の 2-A)	道路の名称名 (119-C)
対象道路				
主要幹線道路	○	○	○	○
幹線道路	○	○	○	○
補助幹線道路	○	○	○	○

(3) 地点案内標識及び道路の付属施設案内標識の設置の目安

○…設置すべきもの

⊙…必要に応じて設置するもの

表 9-7-5 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 16~17]

対象道路	補助幹線道路 以上の道路	摘要
標識種別 市町村 (101) 	○	市町村境界の位置、やむをえない場合前後 30m以内に設置する。
都府県 (102-A) 	○	都府県境において、市町村 (101) 標識の直上に設置する。
著名地点 (114-A)  	⊙	公園、名所旧跡、公共施設、延長 100m以上の橋に係る河川等の前面及び分岐点に設置する。
主要地点 (114 の 2-A) (114 の 2-B)  	⊙	主要な交差点及び地点名を一般的に親しまれている名称で表示し、当該地点の手前 30m以内に設置する。
非常電話 (116 の 4) 	○	非常電話の設置場所に設置する。

対象道路 標識種別	補助幹線道路 以上の道路	摘 要
待避所 (116 の 5) 	○	一車線の道路、又はすれ違いの困難な道路において、待避所の位置を明示する。 設置位置は待避所、又はその付近の見通しのよい所。
非常駐車帯 (116 の 6) 	○	非常駐車帯のテーパー端に設置する。
登坂車線 (117 の 3-A)  (500×1600)	○	登坂車線のテーパー端に設置する。
駐車場 (117-A) 	○	道路管理者が設置した駐車場の入口付近に設置する。

(4) 高速道路等の案内標識

高速道路等（都市高速道路等を除く。）の案内標識については「道路標識設置基準・同解説 p193（令和2年6月）」に基づき、計画設置するものとする。

(5) 目標地の選定の目安

表 9-7-6

分類	設置基準	表示地名の選定目安	表示名
基準地	最重要地。鳥取県境および広域生活圏域（東・中・西部）外からも表示する。県内重要都市は重要分岐点と主要分岐点で表示し、県外重要都市は重要分岐点で表示することを基本とする。	<ul style="list-style-type: none"> 重要地の中の特に重要な都市（一般的には1県1都市）、中国自動車道及びIC名 	県内重要都市（鳥取） 県外重要都市（京都、姫路、松江、岡山、広島） 中国自動車道（中国道：該当IC名を含む）
重要地	基準地に準ずる。県内主要都市は、位置する2次生活圏域外からも表示する。表示場所は重要分岐点と主要分岐点を主とする。 県外主要都市については、その延長に位置する路線の重要分岐点及び主要分岐点等で表示する。	<ul style="list-style-type: none"> 県庁所在地 政令指定都市 地方生活圏の中心都市 主要幹線道路が相互に交差する結節点を有する市 地方生活圏の設定されていない地域にあつては地方生活圏の中心都市に準ずる都市 	県内主要都市（鳥取、米子、倉吉） 県外主要都市（姫路、豊岡、岡山、津山、新見、松江、出雲、広島、福山、三次）
主要地	重要地に準ずる。基本的に位置する2次生活圏から表示する。 表示場所は主要分岐点以下で行う。 ただし、一つ手前の圏域でも、必要に応じて主要分岐点等で表示する。 県外主要地区についてはその延長に位置する路線の主要分岐点等で表示する。	<ul style="list-style-type: none"> 2次生活圏の中心都市、町 主要幹線道路が相互に交差する結節点を有する町 主要幹線道路と幹線道路、幹線道路どうしが相互に交差する結節点を有する市町村 高速自動車道のインターチェンジ、空港、主要な港湾、鉄道の主要駅などを有する市町村 大規模な工業基地、流通団地等を有する市町村または施設名 その他、著名な史跡、名勝地等 	県内主要地区（岩美、八頭、若桜、智頭、湯梨浜、北栄、三朝、江府、日野、境港） 県外主要地区（養父、香美、宍粟、佐用、美作、真庭、高梁、安来、奥出雲、庄原）
一般地	原則として、位置する市町村から表示する。表示場所は主要分岐点以下で行う。 ただし、目的地によっては、位置する市町村外からも系統的に表示することもある。 また、IC名、国道名については、該当合流部1つ手前の主要交差点以下から表示する。	<ul style="list-style-type: none"> 重要地、主要地以外の市町村 その他、沿道の著名な地名 	（抜粋） 琴浦 大山 日吉津 境港南部 伯耆 日南 鳥取市街 倉吉市街 米子市街 県境峠名 国道名 農道名 米子道・山陰道(IC名含む) 市町村の中心的地区 路線の中心的集落 または終点集落

くわしい選定方法については、「鳥取県道路案内標識整備マニュアル p.30」参照のこと。

9-7-4 設置方式及びその選定

(1) 設置方式

ア 路側式

(ア) 標識板の設置高さ

標識板の設置高さ（路面から標識板の下端までの高さ、ただし補助標識がある場合はその下端までの高さ）は、下記の場合を除き、1.80mを標準とする。なお、著名地点（114-B）を表示する案内標識については、歩行者等の通行を妨げるおそれのない場合、必要に応じて、標示板の設置高さを1.0mまで低くすることができる。

- ① 標識を歩道等（歩道、自転車道、自転車歩行車道をいう。以下同じ。）に設置する場合、路上施設を設置するための帯状の部分がなく、かつ十分な歩道等の幅員を確保できない場合、標示板の設置高さを2.5m以上とするものとする。
- ② 積雪地域に設置する標識については、当該地域の積雪深等を考慮して1.8m以上の適切な高さとするものとする。

(イ) 支柱及び標示板の設置位置

歩道等を有する道路において歩道等に標識を設置する場合には、原則として歩車道境界と標識との間を25cm以上離すものとする。

また、中央分離帯、交通島に設置する場合にも同様に分離帯端等から25cm以上（第1種第1級及び第2級の道路にあっては50cm以上）離すものとする。

歩道を有しない道路にあって、路端に標識を設置する場合には、車道部端の外側に設置することを原則とする。ただし、人家が練炭しているなどの理由により車道部端の外側に標識を設置する余裕がない場合には、車道部端の内側50cmの範囲内に設置するものとする。

イ 片持式・門型式

(ア) 標示板の設置高さ

標示板の設置高さは5.0mを標準とし、少なくとも4.7m以上、確保することが望ましい。

(イ) 支柱の設置位置

支柱の設置位置は、路側式の場合に準ずるものとする。

ウ 添架式

添架式の場合の標示板の設置高さ、設置位置については、添架する施設の機能を損わないよう配慮するとともに、添架する施設の構造、標識の種類を検討のうえ、路側式、片持式、門型式の場合に準じて設置するものとする。

(2) 設置方法の選定

ア 案内標識

案内標識の設置方法は、標識の種類、設置目的、路線の重要度、設計速度等を勘案のうえ、標識の設置効果を損なわないよう選定するものとする。

イ 警戒標識

警戒標識は原則として路側式とする。

ウ 規制標識

規制標識は原則として路側式とする。

エ 指示標識

指示標識のうち(409-A)にあつては路側式を原則とし、(409-B)にあつては、片持式を原則とする。

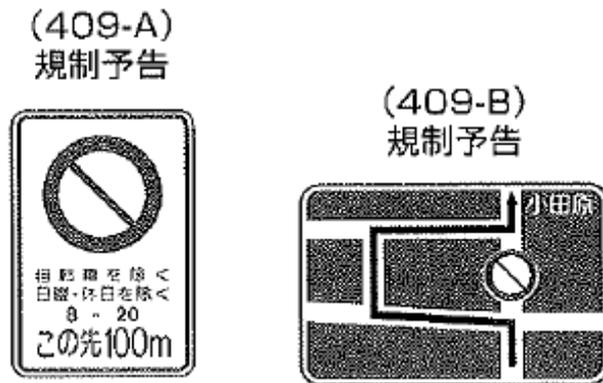


図 9-7-1 指示標識 [[参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同開設 付録 5]]

なお、設置場所の付近に既設の照明灯、横断歩道橋等がある場合には、上記の 1)~4)にかかわらず、添架式の妥当性を検討のうえ、できるだけこれを利用することが望ましい。また、信号機への添架については公安委員会と協議のうえ検討することとする。なお、門型式の支柱が付近にあり、他の標識を設置する余裕がある場合にも同様にこれを利用することが望ましい。

イ) 歩道等に設置する場合 (路側式)

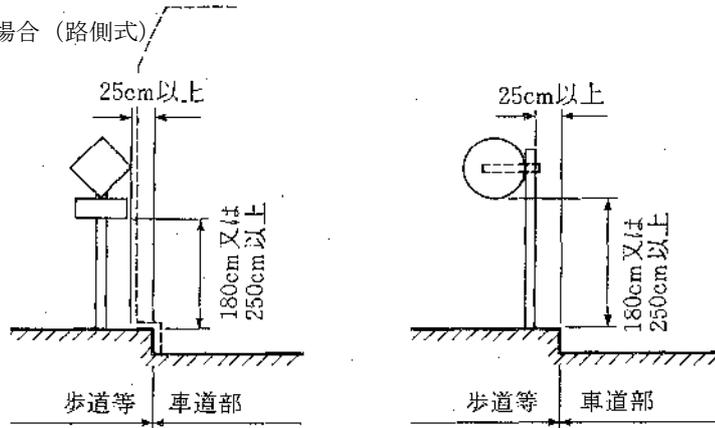
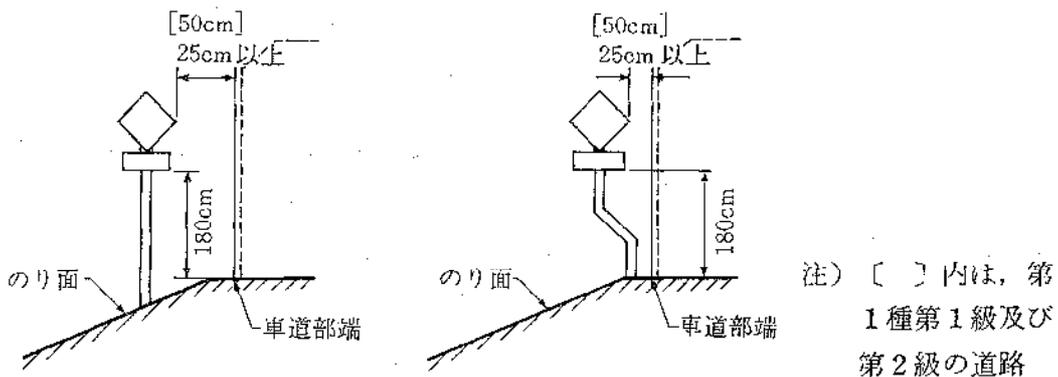


図 9-7-2 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 63]

ロ)の 1 歩道等を有しない場合 (路側式)



注) []内は、第 1 種第 1 級及び第 2 級の道路

図 9-7-3 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 63]

ロ)の2 中央分離帯に設置する場合

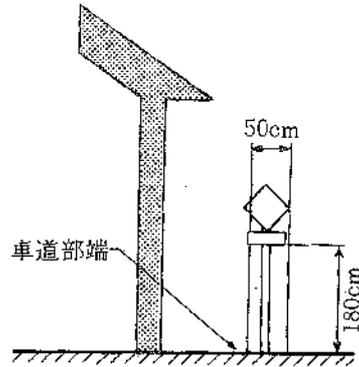


図 9-7-4 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会
道路標識設置基準・同解説 p. 64]

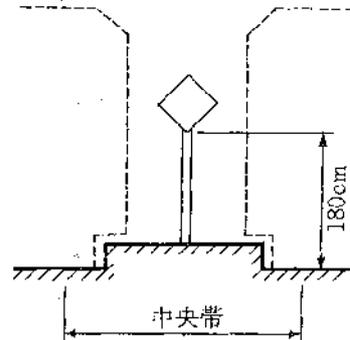


図 9-7-5 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会
道路標識設置基準・同解説 p. 64]

ハ) 道路の中央に設置する場合（路側式）

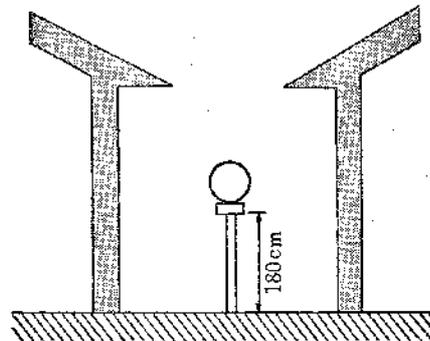


図 9-7-6 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会道路標識設置基準・同解説 p. 64]

二)の1 片持式

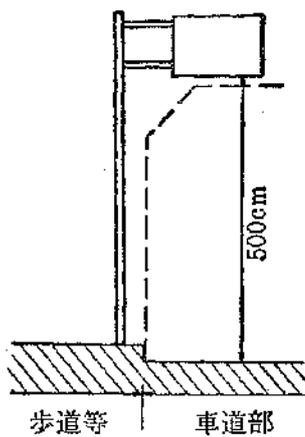


図 9-7-7 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会
道路標識設置基準・同解説 p. 65]

二)の2 片持式（植樹されている道路の例）

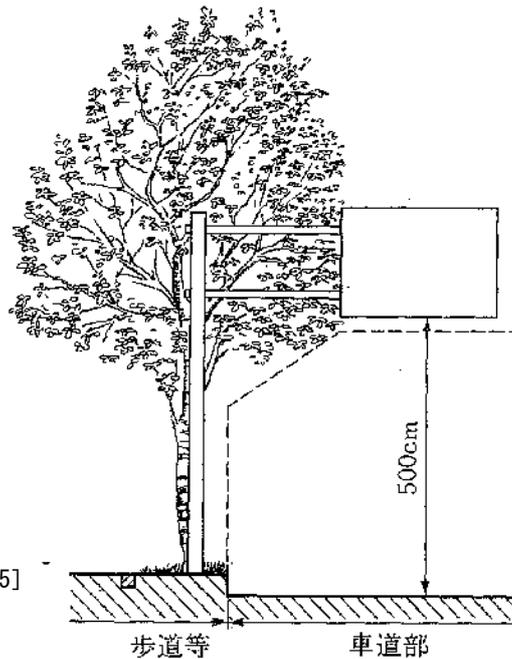


図 9-7-8 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会
道路標識設置基準・同解説 p. 65]

ホ) 門型式

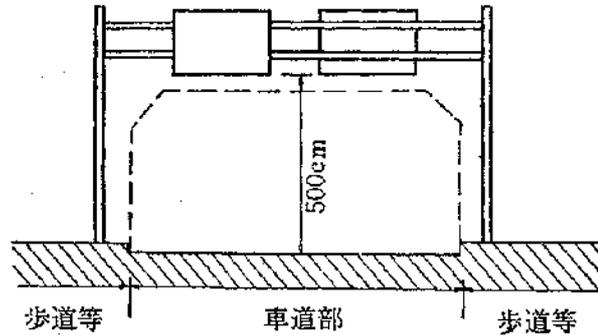


図 9-7-9 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 66]

へ) 添架式

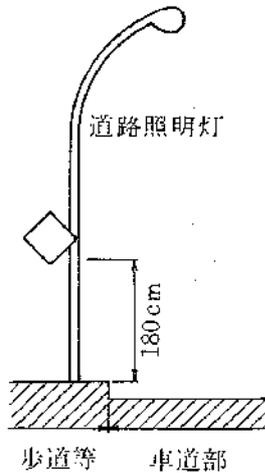


図 9-7-10 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 66]

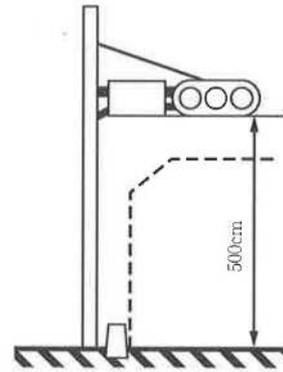


図 9-7-11 [参 9-6 出典：公益社団法人日本道路協会 道路標識設置基準・同解説 p. 66]

9-7-5 表示板・文字の寸法

(1) 案内標識

シンボライズされた標識 (116 の 2、116 の 3、116 の 4、117-A、117 の 2-A、118、118 の 2、119-A・B・C、120-A) 以外の標識の文字等の基本寸法は原則として次によることとする。

① 漢字の大きさ

30 cm を標準とする

② ローマ字の大きさ

大文字——漢字の大きさの 1/2

小文字——大文字の 3/4 程度

③ 数字 (距離) の大きさ

(105-A、B、C)、(106-A) については、漢字の大きさの 1.0 倍、(108-A、B)、(108 の 3) については、漢字の大きさの 0.7 倍 (114-A、B) については、漢字の大きさの 0.5 倍とする。

④ km (距離単位) の大きさ

「K」はローマ字の大文字と同じとし、「m」は小文字の大きさと同じとする。

⑤ 文字 (漢字) の間隔は、漢字の大きさの 1/10 以上とする。

(2) 警戒・規制・指示標識

標識令で基本寸法がシンボライズされており、「参 9-16 小構造物標準設計図集参照のこと。」

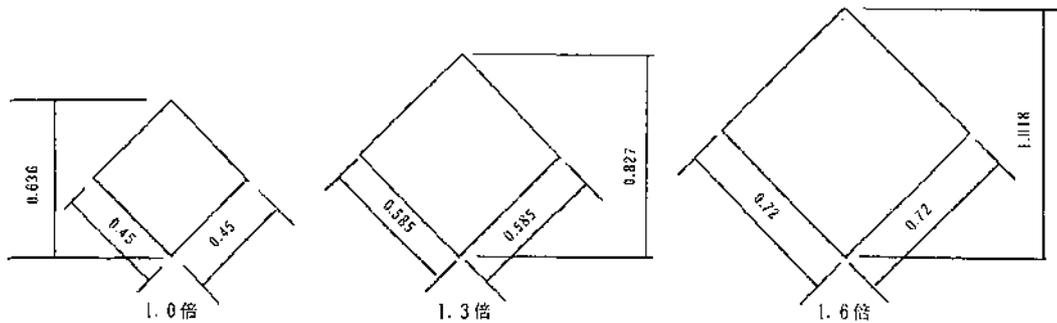


図 9-7-12

表 9-7-7 [鳥取県土整備部 小構造物標準設計図集 6-2]

道路種別		標識倍率		
		1.0倍	1.5倍	2.0倍
地域高規格道路				○
そ道の 他路	一般国道		○	
	主要地方道	○	△	
	一般県道	○	△	
	市町村道	○	△	

△……4車線道路の場合、1.6倍可

(3) 警戒標識 (路側式) 寸法及び応力

表 9-7-8 [鳥取県土整備部 小構造物標準設計図集 6-2]

標識形状	倍率	a (mm)	A (m ²)	柱材	基礎 φ 300 の	基礎 φ 400 の
				外径 (mm) × 肉厚 (mm)	根入れ長	根入れ長
	1.3	585	0.342	60.5 φ × 2.3	200	200
	1.6	720	0.518	76.3 φ × 2.8	200	200
	2.0	900	0.810	89.1 φ × 3.2	200	200

標識板は、カプセルレンズ型 (高輝度シート) を標準とする。

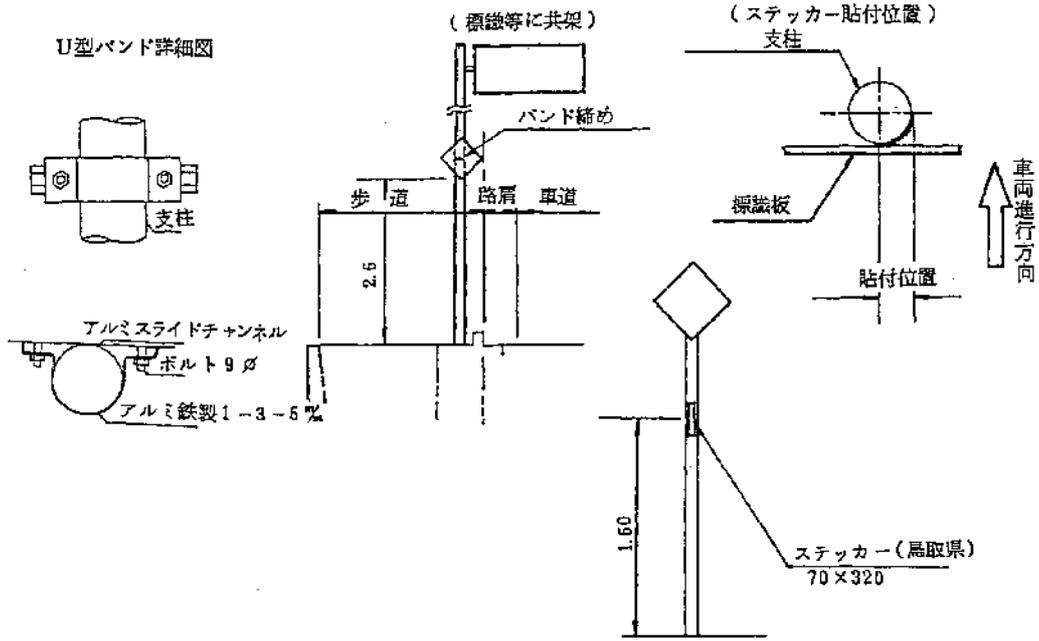


図 9-7-13

注) 標識板の裏面に、設置者、設置年月等を記入したステッカーを貼付けること。

9-7-6 案内標識（路側式）の構造

(1) 設置例

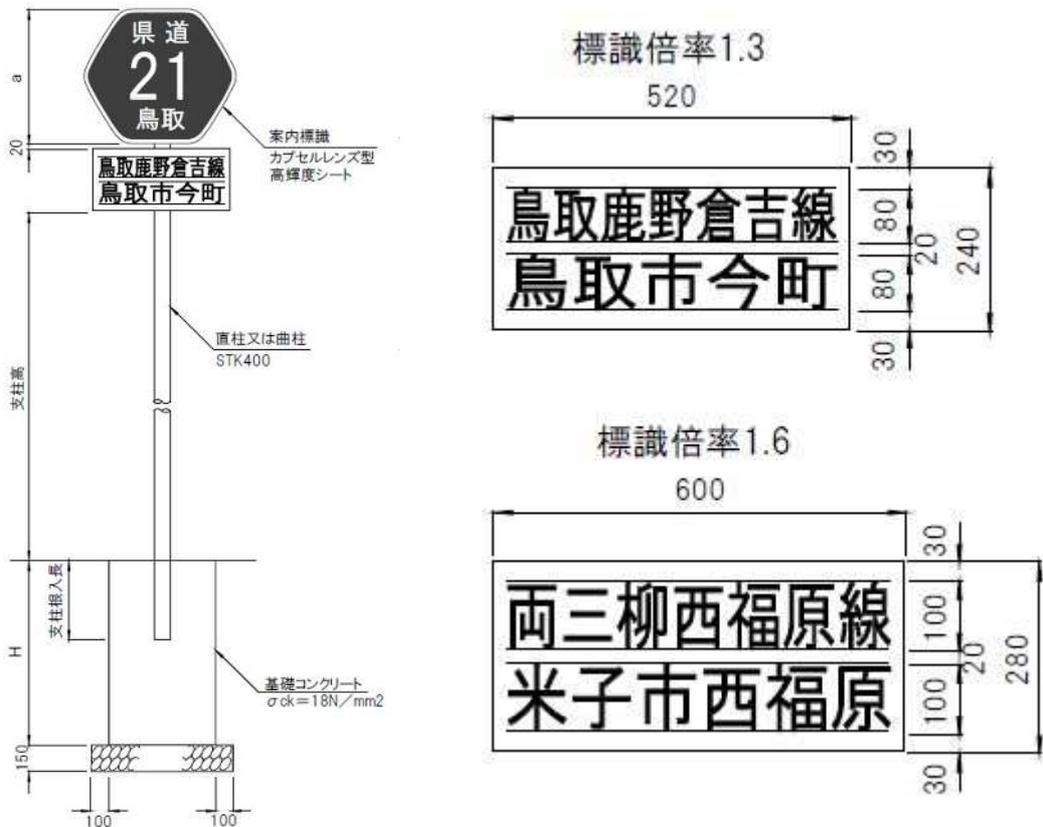


図 9-7-14 [参 9-6 鳥取県土整備部 小構造物標準設計図集 6-3]

注意事項

- 案内標識板の倍率は、4車線道路の場合は1.6倍とし、それ以外の場合は1.3倍とする。
- 案内標識板カプセルレンズ型（高輝度シート）を標準とする。
- 標識を歩道等（歩道、自転車道、自転車歩行者道をいう。以下同じ。）に設置する場合で、路上施設を設置するための帯状の部分がなく、かつ十分な歩道等の幅員を確保できない場合は、支柱高を2.5mとする。
- 寸法表の基礎形状は、方形、円形（スパイラルダクト）によらず適用できる。
- 保護路肩等に基礎を設置（基礎が法面からはみ出る）する場合は、実際の設置箇所に応じて安定計算を行い、断面が不足していないか確認すること。
- 基礎が舗装面に埋設される場合には、舗装部分の抵抗を考慮に入れ、基礎の高さを70%まで低減したH'としてよい。
- その他の待避所、駐車場の標識の構造については、「鳥取県土整備部 小構造物標準設計図集」を参考にすること。

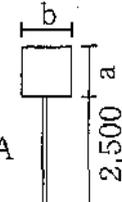
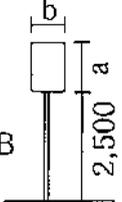
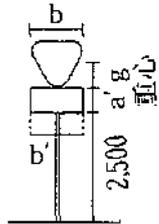
【寸法表】

標識種別	標識倍率	支柱高 (mm)	寸法表											
			標識板及び支柱				基礎幅300mmの場合		基礎幅400mmの場合		基礎幅500mmの場合		基礎幅600mmの場合	
			a (mm)	b (mm)	支柱 外径×肉厚 (mm)	支柱 根入長 (mm)	H (mm)	H' (mm)	H (mm)	H' (mm)	H (mm)	H' (mm)	H (mm)	H' (mm)
県道番号 (118の2-A)	1.3	2500	507		60.5×2.3	200	1100	800	1000	700	800	600	600	500
	1.6		624		76.3×2.8	200	1200	900	1000	700	900	700	700	500
地名 (512)	1.3	1800	507		60.5×2.3	200	900	700	800	600	600	500		
	1.6		624		76.3×2.8	200	1100	800	1000	700	800	600	600	500

図 9-7-15

(2) 案内標識（路側式）寸法及び応力

表 9-7-9

標識形状	倍率	a (mm)	b (mm)	A (m ²)	柱材 外径(mm)×肉厚(mm)	基礎φ500の 根入れ長
 117-A	1.3	780	780	0.608	76.3φ×2.8	200
	1.6	960	960	0.922	89.1φ×2.8	200
 117-B	1.3	1,170	780	0.913	89.1φ×2.8	200
	1.6	1,140	960	1.094	89.1φ×3.2	300
 118 512	1.3	507			60.5φ×2.3	200
	1.6	624			76.3φ×2.8	200

9-7-7 標識、視線誘導標等の設置位置

(1) 路肩を設ける場合

建築限界との関係は、道路構造令第12条（同解説166、169項）により、路肩を設ける場合は建築限界の水平距離0.25mはとらなくてよい。

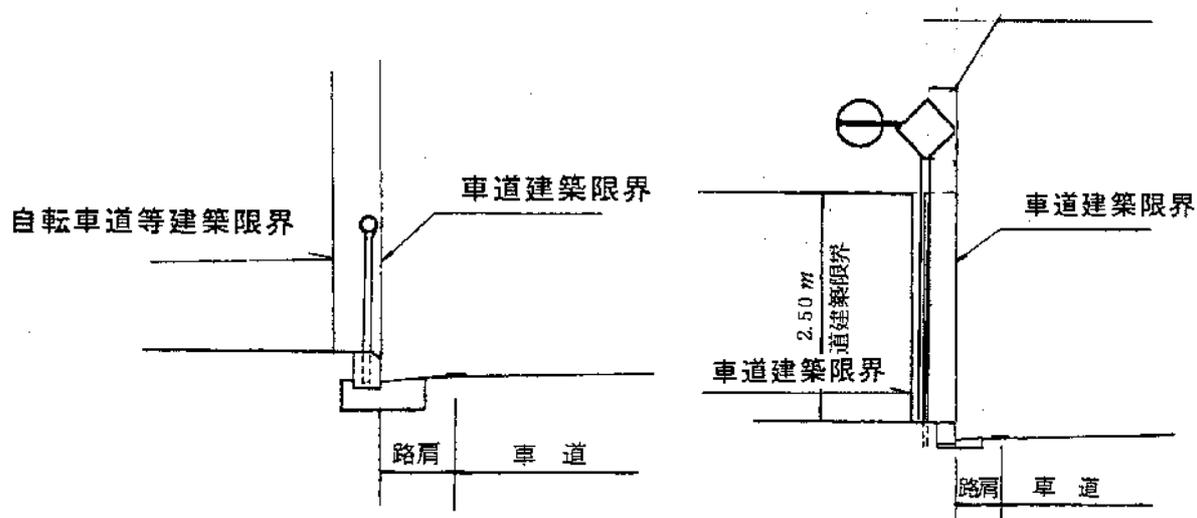


図9-7-16

(2) 路肩がない場合

ア 第4種（都市部）道路で停車帯（同解説125項）を設け路肩がない場合には、水平距離0.25mを確保する。

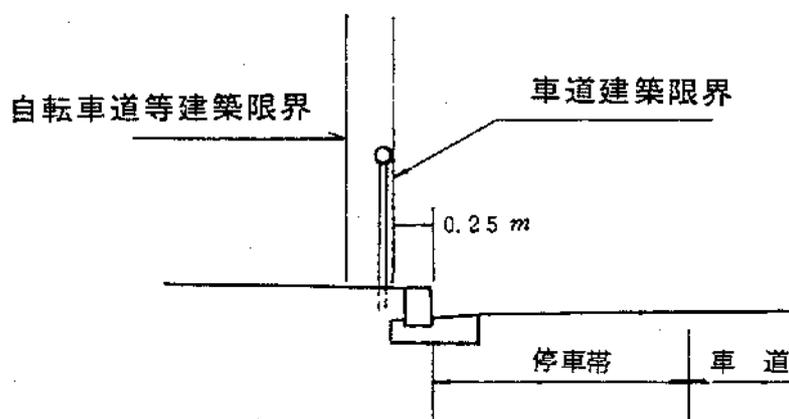


図9-7-17

イ 第4種道路以外でも、バス停を設置し路肩がない場合にもアと同じとする。

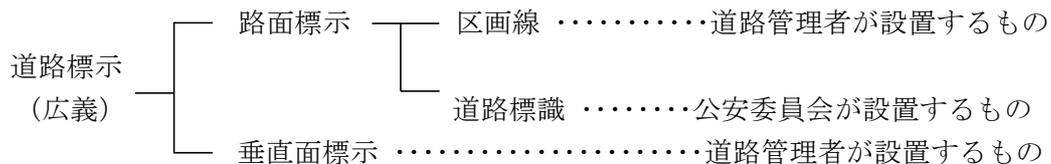
第8節 区画線

9-8-1 基本事項

区画は道路標識とともに交通を整理誘導し、あるいは規制する施設であり、交通管理施設として極めて重要なものである。

この表示は下記によるものとし、詳細については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第3号）」「路面標示設置アニュアル」によるものとする。

9-8-2 道路標示（広義）の種類



(1) 設置区分及び区画線と道路標示との関係

「区画線」とは、道路管理者が設置するものであり、「道路標示」とは、公安委員会が設置するものである。また、その両者の関係は、表9-8-1によるものとする。

表9-8-1 区画線道路標示との関係 [参9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p.3-4-34~36]

道路管理者の設置すべきもの（区画線）		公安委員会の設置すべきもの（道路標示）			標識令にないもの
種類・番号	設置場所	表示区分	種類	設置場所	
車道中央線 (111)	車道（軌道数である部分を除く。）の幅員が5.5メートル以上の区間内の中央を示す必要がある車道の中央。	規制 指示	追越のための右側部分のみ出し通行禁止（102） 中央線（205）	交通法第17条第5項第4号により車両が追越しのため右側部分にはみ出して通行を禁止する道路の区間又は場所 道路の中央又は交通法第17条第4項の規定により道路の中央として指定する場合の道路の区間	
車線境界線 (112)	4車線以上の車道の区間内の境界線を示す必要がある区間の車線の境界	規制 指示	車両通行帯（109） 車線境界線（206）	交法第2条第1項第7号に規定する車両通行帯を設ける道路の区間 4車線以上の道路の区間内の車線の境界を示す必要がある道路の区間	登坂車線

車道外側線 (103)	車道の外側の緑線を示す必要がある区間の車道の外側	規 制	路側帯 (103の4)	道路交通法第2条第1項第3号の4に規定する路側帯を設ける道路区間又は場所	
		規 制	駐停車禁止路側帯 (103の5)	道路交通法第2条第1項第3号の4及び第47条第3項により路側帯における車両の駐停車を禁止する区間又は場所	
		規 制	歩行者用路側帯 (103の6)	道路交通法第2条第1項第3号の4、第17条の2、第1項及び第47条第3項により路側帯における軽車両の通行並びに車両の駐車及び停車を禁止する区間又は場所	
歩行者横断 指導 (104)	歩行者の車道の横断を指導する必要がある箇所	指 示	横断歩道 (201)	交法第2条第1項第4号の規定による横断歩道を設ける場所	
車道幅員の 変更 (105)	異なる幅員の車道の接続点で、車道の幅員の変更を示す必要がある場所				
路上障害物の 接近 (106)	車道における路上障害物の接近を示す必要がある場所	指 示	安全地帯又は路上障害物に接近 (202)	安全地帯又は路上障害物に接近しつつあることを示す必要がある場所	
導流帯 (107)	車両の安全かつ円滑な走行を誘導する必要がある場所	指 示	導流帯 (203の2)	車両の安全かつ円滑な走行を誘導するため必要がある場所	
		規 制	立入り禁止部 (103の2)	交通法第17条第5項により車両の通行に供しない部分であることを表示する場所	
路上駐車場 (108)	路上駐車場の外縁（歩道に接するものを除く。）	規 制	平行駐車 (112)		バス停留所
		規 制	直角駐車 (113)		
		規 制	斜め駐車 (114)		

注1) 「種類」の欄中かっこ内の数字は、標識令により定められた「番号」を示す。

注2) この設置区分は、有料道路の場合には適用されず、この場合にはすべて道路管理者が設置するものとし、その他の道路についても、従前からの慣行がある場合その他特別の事情がある場合でこの設置区分により難しいときは、両者の協議により、これと異なる区分によることができるものとされている。

注3) 設置区分については次の定めがある。

ア 前表は簡易な舗装を除く舗装済区間に適用するものとする。

イ 設置の際は相互に連絡のうえ両者においてあらかじめ十分協議するものとする。

ウ 設置後の維持管理は、原則として当初の設置者が実施するものとする。

9-8-3 使用区分

中心線 溶融形 (JIS 5665 3種) 厚 1.5 mm

外側線 加熱形 (JIS 5665 2種)

9-8-4 設置様式 (土木工事設計マニュアル P3-4-32~3-4-33)

ペイントによる「車道中央線」「車線境界線」「車道外側線」の設置時の長さ、間隔及び幅については、次表に示す値を標準とする。

表 9-8-2 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル P. 3-4-37] (単位：m)

		標識令の規定	標準値		
			①都市部の道路	②地方部の道路及び自動車専用道路 (③を除く)	③設計速度 80 km/h 以上の自動車専用道路
車道中央線 (実線 2 本)	幅 (t)	0.10~0.15	0.15	0.15	0.15
	実線間隔 (d)	0.10~0.15	0.15	0.15	0.15
車道中央線 (実線 1 本)	幅 (t)	0.15~0.20	0.20	0.20	0.20
車道中央線 (破線)	長さ (l ₁)	3.00~10.00	5.00	5.00	5.00
	間隔 (l ₂)	3.00~10.00	5.00	5.00	5.00
	幅 (t)	0.12~0.15	0.15(0.12)	0.15	0.15
車線境界線 (実線)	幅 (t)	0.10~0.15	0.15	0.15	0.15
車線境界線 (破線)	長さ (l ₁)	3.00~10.00	6.00(5.00)	6.00(5.00)	8.00
	間隔 (l ₂)	(1.0~2.0) l ₁	9.00(5.00)	9.00(5.00)	12.00
	幅 (t)	0.10~0.15	0.15	0.15	0.15
車道外側線	幅 (t)	0.15~0.20	0.15	0.15	0.20

長さ (l₁)、間隔 (l₂)、幅 (t) 及び実線間隔 (d) は、次図に示すところによる。

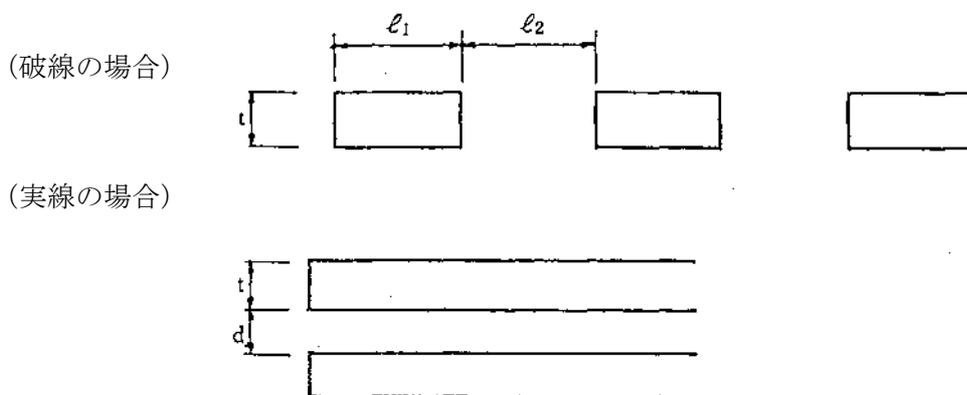


図 9-8-1 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-38]

注) (1) 上表中のかっこ書きの値については、次の場合に適用する。

ア 車道中央線 (破線) の幅については、都市部で平均走行速度が低く、かつ、交通量が少ない道路に設けられる場合には、0.12mとすることができる。

イ 車線境界線に破線を用いる場合の長さと同隔の比 (l₁ : l₂) については、曲線半径の小さい曲線部又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特に狭い地域等では比率を 1 : 1 まで縮小することができる。

この場合は l₁ = l₂ = 5m とする。

- (2) 上表中③に分類される自動車専用道路にあっても、設計速度以下の速度規制が実施される場合には、規制期間等を考慮のうえ、②と③いずれの標準値によるかを選択するものとする。
- (3) ここに示した道路区画線の標準値は、新設又は改築を行う道路（高速自動車国道及び都市高速道路は除く。）に適用するものとし、既設の道路については、区画線の塗り換え、舗装の打ち換え、オーバーレイ等の機会をとらえて漸次標準値に近づけていくものとする。

ただし、車線境界線（破線）については、塗り換えの際は（ $l_1 + l_2$ ）を既設のままとし、暫定的に比率（ $l_1 : l_2$ ）だけを標準に合わせ、舗装の打ち換えオーバーレイ等を実施する際に前後の道路との連続性、当該箇所の延長等を考慮して適宜標準値へ移行するよう措置するものとする。

9-8-5 設置方法

(1) 車道中央線〔101〕〔中央線（205）〕

ア 2車線の道路に設置する場合

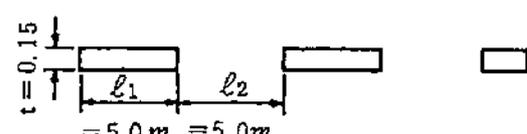
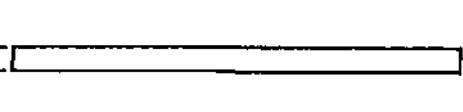
種類	様式	色彩
車道中央線	破線 $t = 0.15$  $l_1 = 5.0m$ $l_2 = 5.0m$	白
	実線 $t = 0.20$ 	

図 9-8-2 [参 9-17 中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-39]

- (ア) 中央分離帯の設置されていない道路で車道幅員 5.5m以上の道路に設置する。
- (イ) チャッターバー、ロードマーカ等を設置する場合は、その使用目的と必要の程度を考慮して決めること。
- (ウ) 車道中央線は一般的に破線長 5mとするが、次の各号に該当する場合には実線とする。
- 道路のまがりかど付近又は勾配の急な下り坂
（道路の曲線部 $R = 300m$ 以下、勾配 5%以上で $l = 100m$ 以上の下り坂）
 - 上り坂の頂上付近
 - トンネル（車両通行帯の設けられたもの以外のトンネル）
 - 橋梁、高架橋等で重大事故の発生が予想される区間。
 - 交差点、踏切または横断歩道及びこれらの手前の側端から前に 30mの区間。

イ 4車線の道路に設置する場合

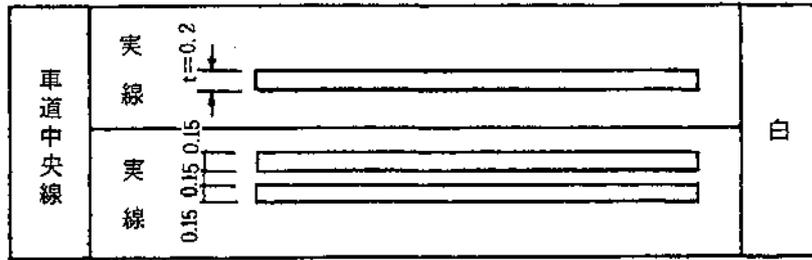


図 9-8-3 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-40]

新設又は改築の4車線以上の道路で、やむを得ず中央帯を設けず車道中央線を引く場合には、実線2本の設置が望ましい。

この場合、車線幅員は車道中心線からとるものとする。したがって、中央寄りの車線については、実質的な通行幅（図 9-8-4 の a）が減少することになるが、路肩幅員の余裕等条件が許せば車線幅員を拡げて必要な通行幅を確保することができる。

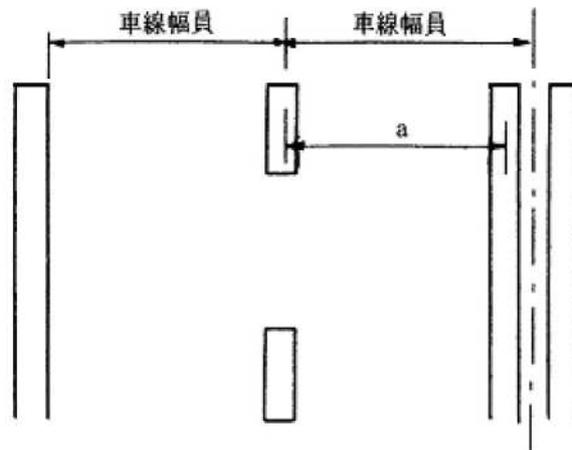


図 9-8-4 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-40]

(2) 車線境界線 (102)

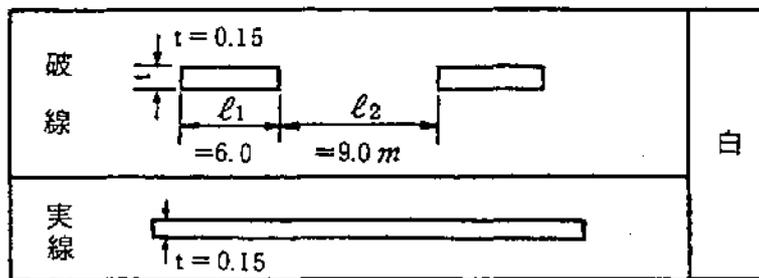


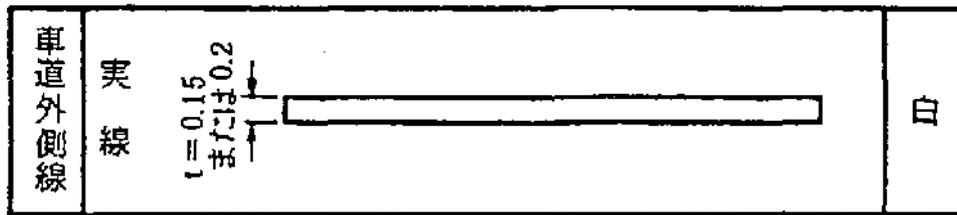
図 9-8-5 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-41]

ア 片側2車線以上の車道に設置する。

通常の場合は、破線とする。

イ 実線は「車両が車線を変更する場合、横断・転回・右左折・駐停車等のために横切る場合をのぞき、この線をこえてはならない」ことから、具体的な箇所は車道中央線と同じ箇所にする。

(3) 車道外側線 (103)



注) $t = 0.2$ は設計速度 80 km/h 以上の場合

図 9-8-6 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-41]

表 9-8-3 車道外側線設置基準 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-41]

車道幅員	車道中心 よりの距離	幅員構成図
5.5m の場合	2.75m	
6.5m の場合	3.25m	
7.5m の場合	3.25m	
9.0m の場合	①3.25	
	②3.25	
外側線部分の詳細		

- 注) 1 車道外側線は原則として全区間に設置する。
 ただし、既設歩道箇所および歩道設置計画箇所では歩道と車両間が 0.49 未満の幅しか、とれない時は設置しなくてもよい。
 2 幅員構成のうち b は自転車道で自転車交通量の多い場合は考慮しなくてもよい。
 3 幅員構成のうち C は自転車歩行者道とした場合。
 4 車道幅員が $9.0\text{m} \sim 12.0\text{m}$ については場所によって検討すること。
 5 交差し又は分岐する道路の車道幅員が 4m 未満の場合は連続させるものとし、 4m 以上の場合は隅切で切断するものとする。

(4) 車道幅員の変更 (105)

- ア 車道幅員の異なる接続点の全てに設置する。
- イ 車道幅員を変更する場合の摺付長は原則として $l = 15 \sim 50 d$ とする。
- ウ 交差箇所を境界として幅員を変える場合は、交差箇所前後の拡幅を考慮すること。

(5) 路上障害物の接近 (106)

- ア 本表示の外周線の内側にチャッターバー等
を設置することができる。

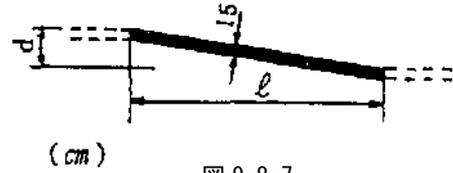


図 9-8-7

[参 9-17 出典：中国地方整備局

土木工事設計マニュアル p. 3-4-42]

- イ 障害物には垂直面表示（黒黄反射塗装）及び視線誘導標等を設置すること。

(ア) 片側に避ける場合

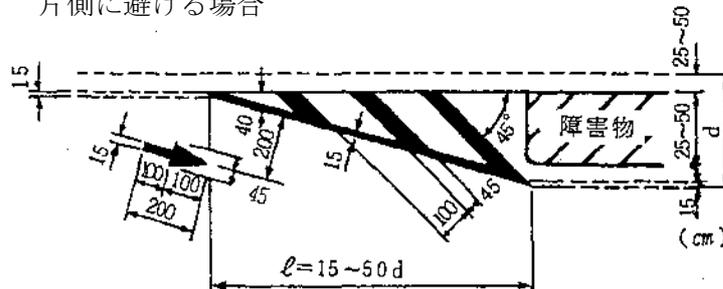
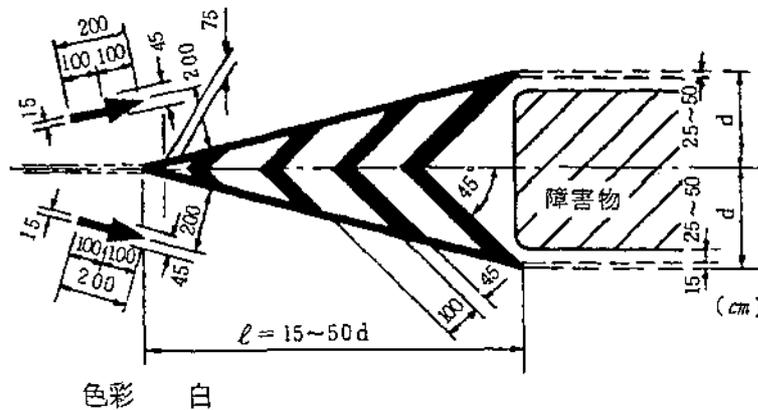


図 9-8-8 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-42]

(イ) 両側に避ける場合



色彩 白

図 9-8-9 [参 9-17 出典：中国地方整備局土木工事設計マニュアル p. 3-4-43]

(6) 導流帯 (107)

- ア 複雑、変形交差点において各方向の通行路を示す必要がある場合で、縁石による導流施設を設けるスペースがないとき、又は縁石による施設では衝突のおそれのある場合。
- イ 道路の区間において対向又は同方向の流れを分離する必要がある場合（中央分離帯として用いる場合）
- ウ 車道幅員が変化する場合
- エ 交差点において車両の進行路を特に示す必要がある場合。
 - 細道路が斜めに交差する場合
 - 右折車が多い場合

オ 交差点が変形又は広過ぎるため中心点を示し、右折車両を誘導する必要がある場合。

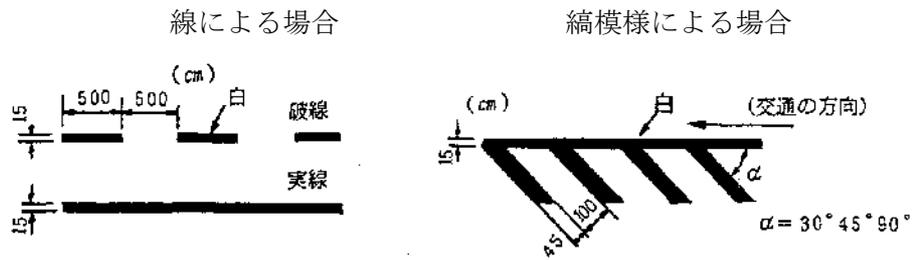


図 9-8-10、11 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-43]

(7) 路上駐車場 (108)

旧道敷等で十分に駐車場として効用を発揮できるものは、(117-A) と共に設置するものとする。

例) (1) 広い場合 (普通自動車が概ね 5 台以上駐車可能な場所)

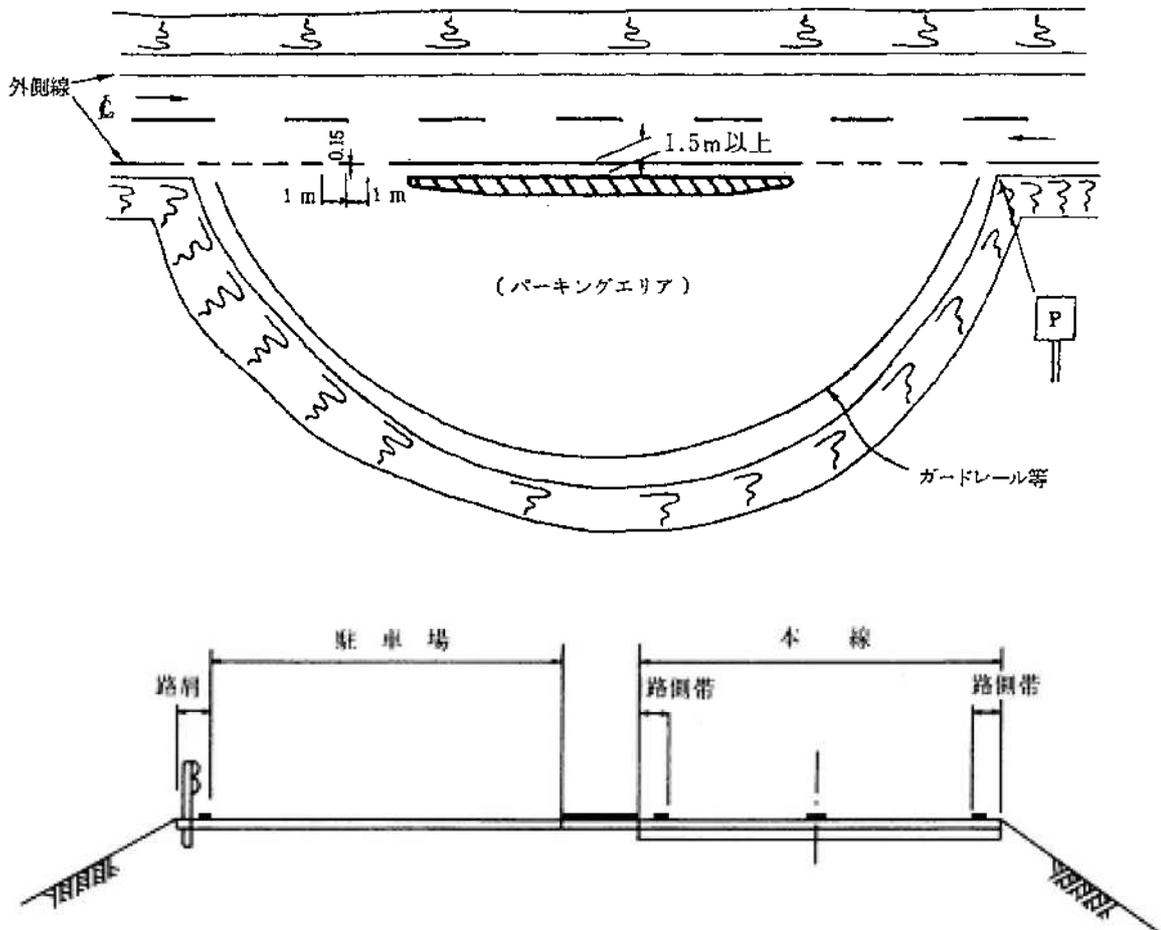


図 9-8-12 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-44]

注) パーキングエリア内には、駐車ます標示の設置については、公安委員会と協議すること。
(規制の対象となる) 直角駐車、斜駐車等

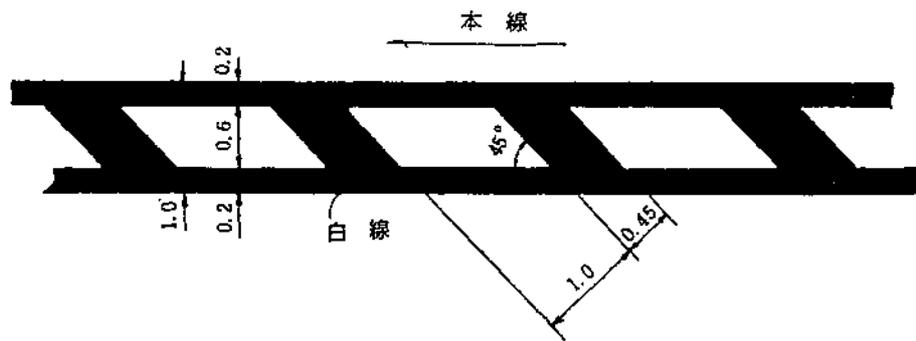


図 9-8-13 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-45]

(2) せまい場合

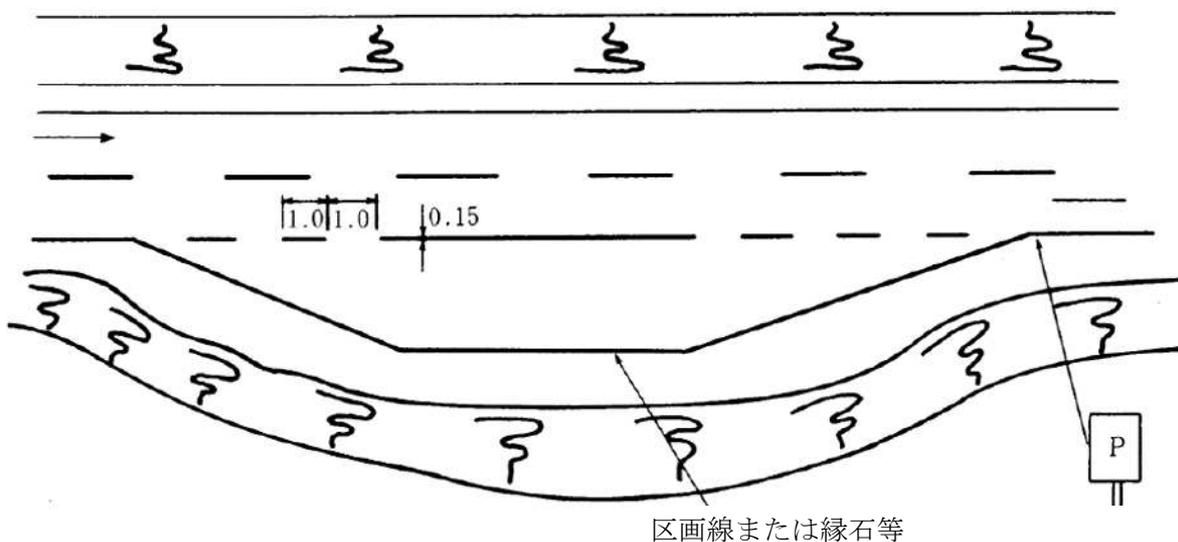


図 9-8-14 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-45]

(8) 登坂車線

交通量が多く、トラックの混入率も大きい区間において、縦断勾配が5%をこえる場合は必要に応じて登坂車線を設ける。

登坂車線の概略図は以下のとおりである。

登坂車線

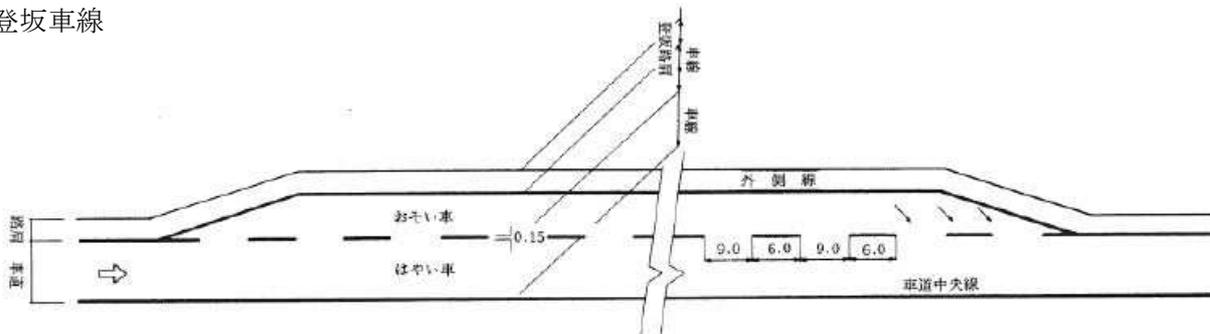


図 9-8-15 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-46]

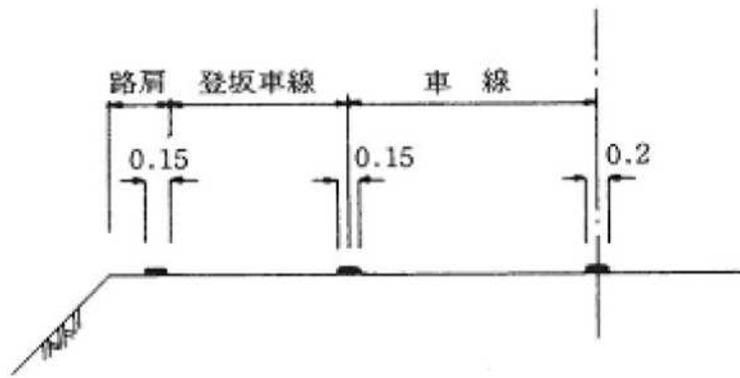
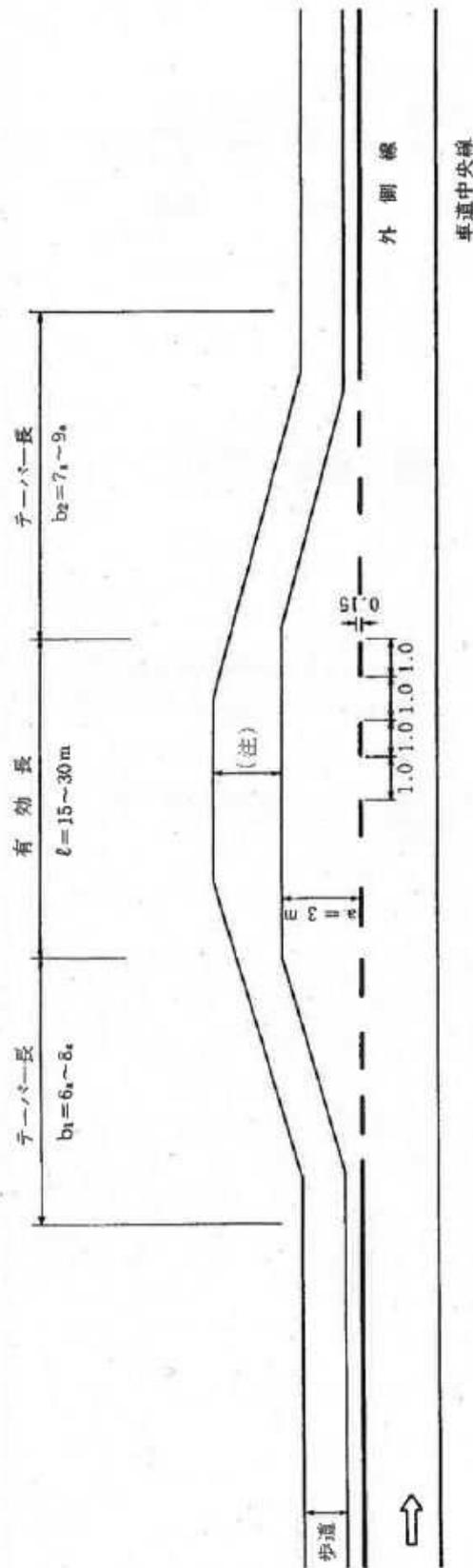


図 9-8-16 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-46]

(9) バス停車帯 第4種の道路



(注) バス停車帯設置にあたって、歩道上にバスの乗降客が集まり、通過する自転車、歩行者の障害となるため、歩道巾員は、前後の巾員より広くとる。

図 9-8-17 [参 9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-47]

9-8-6 幅員構成を定める区画線の設置位置

(1) 歩道のない場合

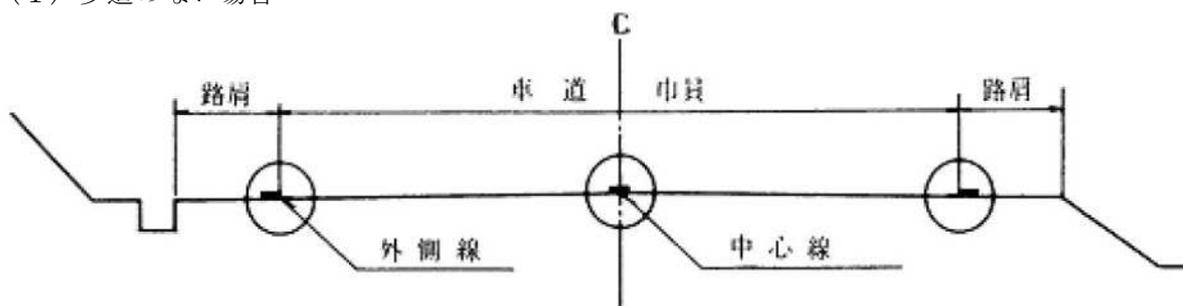
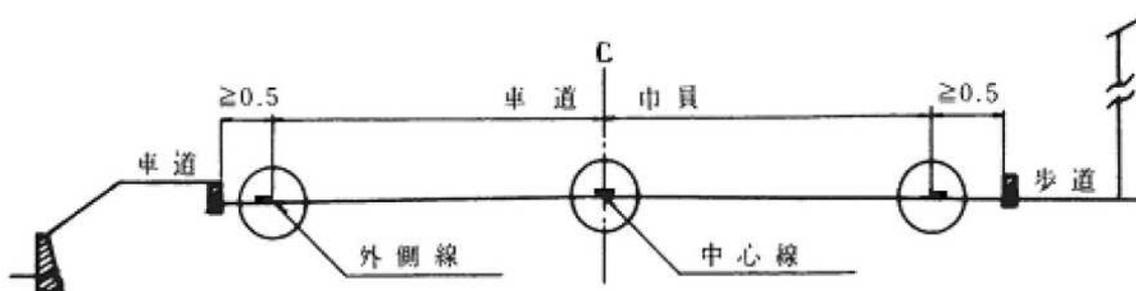


図9-8-18 [参9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-38]

(2) 歩道のある場合



詳細図

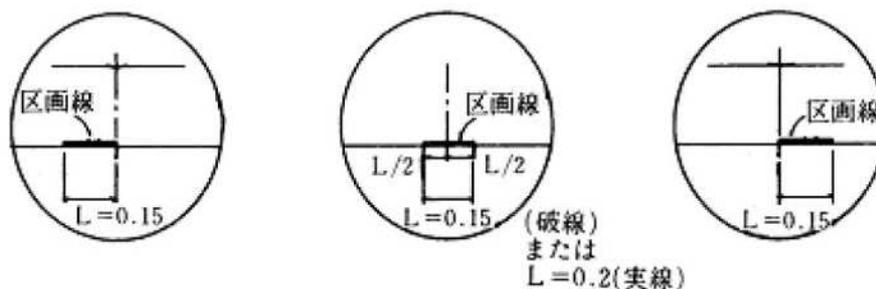


図9-8-19 [参9-17 出典：中国地方整備局 土木工事設計マニュアル p. 3-4-39]

注 1) 歩道のある場合で路肩が0.49m以下のときは区画線を設けなくてもよい。

2) 車道幅員は車線幅を基準にする。

すなわち、1車線 $W=3.25\text{m}$ で2車線の場合は $W=3.25\times 2=6.5\text{m}$ となり各々、外側線の車道内の内側の縁から中心線設置位置の中心位置までの距離となる。

9-8-7 片側拡幅部における中央線の設置位置

平面曲線が小さい曲線部においては、視距確保のための拡幅が施されている。拡幅部は、機能上から車両が通行すべきでない区域であり、視線誘導を向上させるために車道外側線とその拡幅部には、導流表示を設置している。また、単路部で平面曲線半径が200m未満の曲線部では、通行車両の車線変更を抑制するため、曲線部とその前後50mの区間は、車道外側線L1（ $W=0.15$ m）と同じ表示を車道境界として用いている。

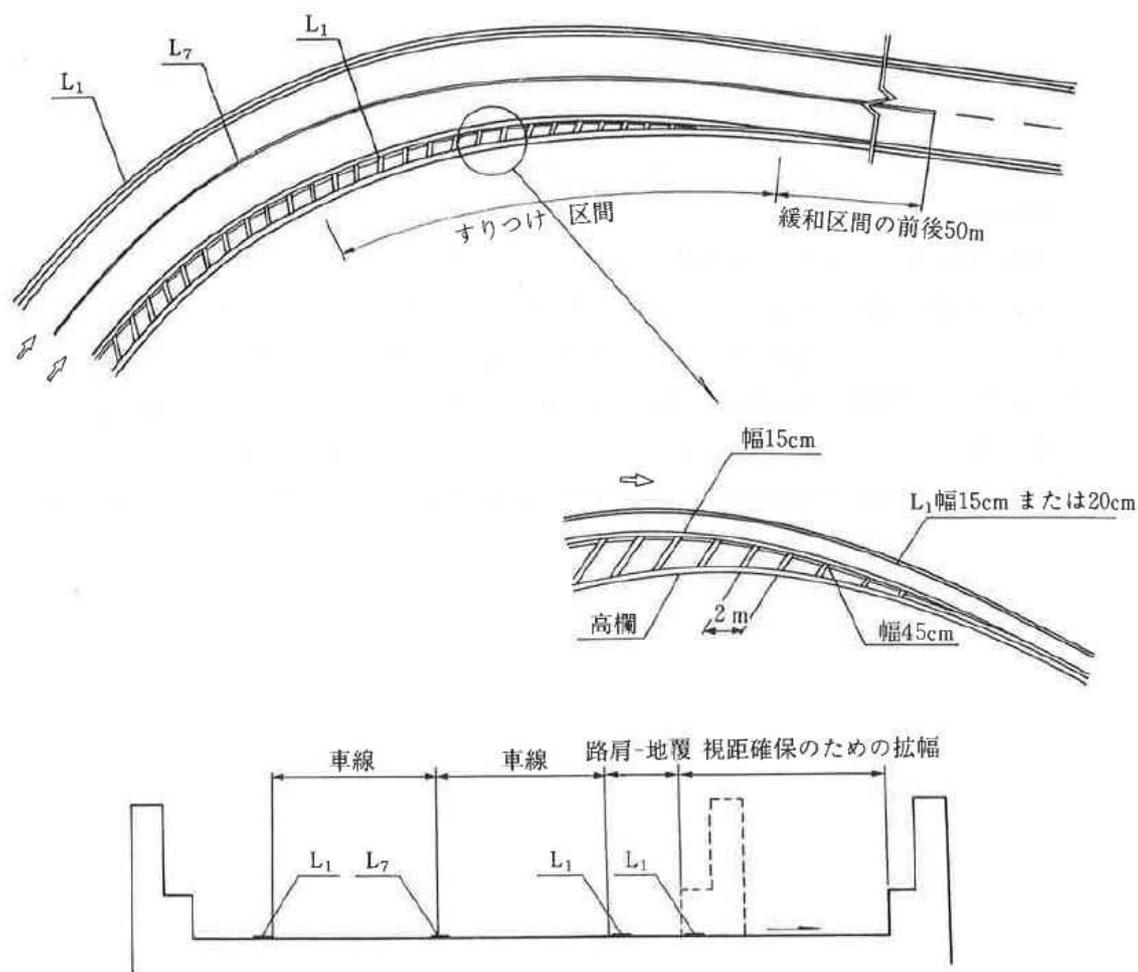


図9-8-20 [参9-9 出典：社団法人交通工学研究会 改訂 路面標示設置の手引き p.112]

第9節 その他

9-9-1 参考図書

交通安全事業については、以下の基準・指針類に準じて行うものとする。

No.	参考図書	発行年 月	発行
参 9- 1	道路構造令の解説と運用	R3. 4	公益社団法人日本道路協会
参 9- 2	改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版	H30. 11	社団法人交通工学研究会
参 9- 3	防護柵の設置基準・同解説	R3. 3	公益社団法人日本道路協会
参 9- 4	車両用防護柵標準仕様・同解説	H16. 3	公益社団法人日本道路協会
参 9- 5	道路反射鏡設置指針	S55. 12	公益社団法人日本道路協会
参 9- 6	道路標識設置基準・同解説	R2. 6	公益社団法人日本道路協会
参 9- 7	鳥取県道路案内標識整備マニュアル	H9. 3	鳥取県道路課
参 9- 8	道路標識ハンドブック I・II・III 2019 年度版	R1. 7	全国道路標識・標示業協会
参 9- 9	改訂 路面標示設置の手引	H16. 7	社団法人交通工学研究会
参 9-10	道路照明施設設置基準・同解説	H19. 9	公益社団法人日本道路協会
参 9-11	視線誘導標設置基準・同解説	S59. 10	公益社団法人日本道路協会
参 9-12	鳥取県福祉のまちづくり条例施設整備 マニュアル（平成28年4月改訂版）	H28. 5	鳥取県
参 9-13	道路の移動等円滑化整備ガイドライン	R4. 6	財団法人国土技術研究センター
参 9-14	視覚障害者誘導用ブロック設置指針・ 同解説	S60. 9	公益社団法人日本道路協会
参 9-15	〔第7次改訂〕道路技術基準通達集 －基準の変遷と通達－	H18. 2	株式会社ぎょうせい
参 9-16	小構造物標準設計図集	H25. 7	鳥取県県土整備部
参 9-17	土木工事設計マニュアル	R4. 4	中国地方整備局
参 9-18	道路土工擁壁工指針	H24. 7	公益社団法人日本道路協会