

道路構造令 解説 運用 － 改訂の概要 －

道路部会 第1班



道路構造令改訂について



●「道路構造令の解説と運用」の目的（P43）

道路構造の合理的な計画および設計に資するために、道路構造令および道路構造令施行規則に規定する内容を解説・補完することにより、その趣旨の正確な把握および適正な運用を図ることを目的とする。

●道路構造令の改訂の動き

昭和45年に初版が発行され、昭和58年と平成16年に改訂され、平成23年に行われた道路構造令の改正を反映し、10年ぶりに全面改訂を行った。（平成27年6月30日改訂版発行）



【道路部会 1班の活動テーマ①】

道路構造令改定[平成27年6月]に伴う新旧対比表の作成



道路構造令改訂について



●主な改訂内容

- ① 地方自治体への道路構造に関する条例委任 **【1-2-4、1-2-5】**
道路構造令の改正にあわせ、各地方自治体における道路構造基準に関する条例の制定。
- ② 自転車通行空間に関する解説追加 **【2-7】**
安全で快適な自転車利用環境創出。（自転車ネットワーク形成）
- ③ ラウンドアバウトに関する項目追加 **【4-7-2】**
平成25年6月14日道路交通法の一部改正によるラウンドアバウトの導入。
- ④ 無電柱化の推進の掲載 **【9-7】**
東日本大震災以降の防災対策の取り組み強化を踏まえ無電柱化を推進。



道路構造令改訂について



●対比表（例）

「道路構造令の解説と運用」（平成16年2月）			「道路構造令の解説と運用」（平成27年6月）			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
構造令		（この政令の趣旨） 第1条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるものとする。			（この政令の趣旨） 第1条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準（都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準にあつては、道路法（以下「法」という。）第30条第1項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものに限る。）並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（同項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものを除く。）を定めるに当たって参酌すべき一般的技術的基準を定めるものとする。	変更
	1		1			
		記載なし	6		（高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術基準） 第3条の2 高速自動車国道又は一般国道を新設し、又は改築する場合におけるこれらの道路の構造の一般的技術的基準は、次条から第40条までに定めるところによる。	追加
	8	（車線等） 3 前項に規定する道路以外の道路（第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級及び第4種第4級の道路を除く。）の車線数は、～後略～	7		（車線等） 3 前項に規定する道路以外の道路（第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級の道路を除く。）の車線数は、～後略～	変更
	10	（車線等） 5 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量がきわめて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第31条の2の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。	10		（車線等） 5 第3種第5級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第31条の2の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。	変更

ラウンドアバウトマニュアルの概要

道路部会 第1班



目次



1. ラウンドアバウト（概要）
 2. 対象とするラウンドアバウト（マニュアルが対象としている形状）
 3. ラウンドアバウトの構成要素（用語）
 4. 適用する交通量
 5. 幾何構造
 6. 交通施設
 7. ラウンドアバウトの主な長所および短所について
 8. ラウンドアバウト導入による課題
 9. ラウンドアバウト導入上の留意点
 10. ラウンドアバウトの整備状況
-



1.ラウンドアバウト（概要）

1)ラウンドアバウトの定義

ラウンドアバウト(roundabout)とは、円形の平面交差点部のうち、主に、環道、中央島、エプロン、路肩、分離島、流出入部及び、交通安全施設を有し、環道において車両が時計回り(右回り)に通行し、かつ進入する車両によりその通行を妨げられない交通が確保できる構造であるものをいう。ラウンドアバウトは平面交差点部の一形式であるため、交差点内部を走行する環道交通が中断されることがあってはならない。



ラウンドアバウト

2)ラウンドアバウト導入の背景

国土交通省で、平成25年より「ラウンドアバウト検討委員会」を開催し、社会実験や諸外国の導入事例を分析し、導入にあたる技術的な課題の検討を行い、「望ましいラウンドアバウトの構造について」通知した。

平成25年 6月14日	道路交通法の一部を改訂する法律（法律第43号改訂）
平成26年 8月 8日	「ラウンドアバウトの導入について」国土交通省道路局長通知 「望ましいラウンドアバウトの構造について」道路局企画課長 他 3 課長通知
平成26年 9月 1日	施行

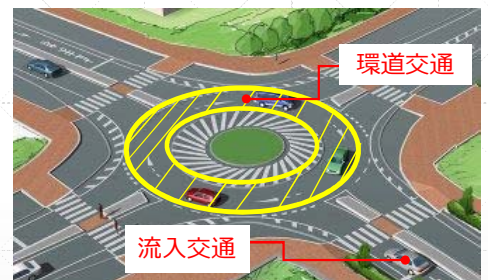
平成28年4月 一社）交通工学研究会 発行



1.ラウンドアバウト（概要）

3) ロータリーとラウンドアバウトの違い

名 称	ロータリー (円形交差点)	ラウンドアバウト (環状交差点)
通行方式	右回り、一方通行	右回り、一方通行
信号制御	できる	できない
駐停車	できる	できない
優先車	流入交通	環道交通
標識		



- ラウンドアバウトとは
- ・環道交通流に優先権がある。
 - ・環道交通流は信号機等の規制を受けない。



2.対象とするラウンドアバウト（マニュアルが対象としている形状）

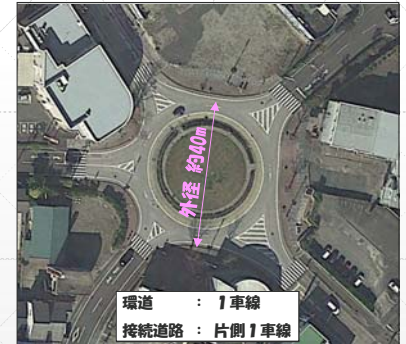


◎ マニュアルでは『コンパクトラウンドアバウト』が対象

コンパクトラウンドアバウトとは？

- 環道 1 車線、かつ環道に接続する道路が 1 車線または片側 1 車線で構成
- 形状は原則として正円または正円に近いものが望ましいとされる
- 外径は一般に26～40m程度
- 原則、車両が中央島に乗り上げることができないもの
- 市街地、住宅地内、集落入口の交差点などで適用される

コンパクトラウンドアバウト（例）
～いちき串木野市 旭町（市役所周辺）～



2.対象とするラウンドアバウト（マニュアルが対象としている形状）



◎ 2014年の施行以降に設置された都市とその人口密度(参考資料)

設置市町村	人口密度 (人/km2)	設置市町村	人口密度 (人/km2)
東北地方		中部地方	
岩手県宮古市	44.37	新潟県田上町	378.15
宮城県仙台市	1379.47	新潟県新潟市	1111.50
宮城県名取市	787.63	山梨県富士川町	134.48
関東地方		長野県軽井沢町	122.46
埼玉県毛呂山町	1086.76	長野県須坂市	337.64
埼玉県入間市	3311.34	長野県安曇野市	286.59
埼玉県日高市	1184.27	静岡県焼津市	1972.92
埼玉県羽生市	931.79	静岡県富士宮市	334.96
千葉県千葉市	3582.25	愛知県豊田市	462.51
千葉県原市	743.55	愛知県一宮市	3344.90
東京都多摩市	7010.19	愛知県常滑市	1020.09
神奈川県横浜市の	8527.50	関西地方	
神奈川県横須賀市	4004.07	京都府南丹市	53.56
		滋賀県守山市	1447.58
		大阪府堺市	5590.73
		中国地方	
		岡山県浅口市	510.82
		九州・沖縄地方	
		福岡県北九州市	1943.78
		福岡県宗像市	806.25
		沖縄県糸満市	1268.15

DIDは、採否の目安になっていない。
【DID：人口集中地区】
市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km2以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区に設定。

ちなみに鹿児島県の都市は

鹿児島県 (各振興局、支庁所在地)	人口密度 (人/km2)
鹿児島市	1094.21
南さつま市	123.28
薩摩川内市	139.83
姶良市	327.04
鹿屋市	230.25
西之表市	76.13
奄美市	138.48

※ 総務省統計局のデータ(H29)より



3.ラウンドアバウトの構成要素（用語）



■ 外形（diameter）

環状部の道路構造上の直径。

■ 中央島（central island）

車両の安全かつ円滑な通行を確保するために、中央部に設ける島状の施設。

■ 環道（circulatory roadway）

車両の通行の用に供する部分のうち、環状を形成している部分。（幅員を環道幅員という。）

■ エプロン（apron）

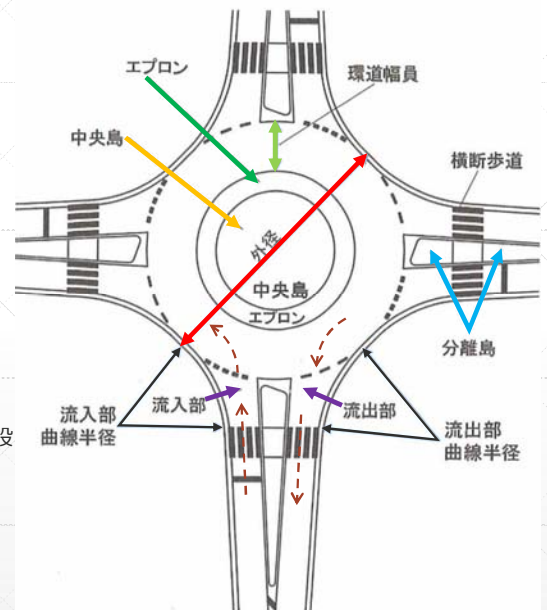
環道のみでは、通行困難な普通自動車及びセミトレーラー連結車が通行の用に供する部分。

■ 分離島（splitter island）

車両の分離、横断歩行者の安全性の確保等を行うために、環道の流入部に設ける島状の施設

■ 流出入口（entry/exit）

単路部と環道を接続する部分。（流入部及び流出部より構成される。）



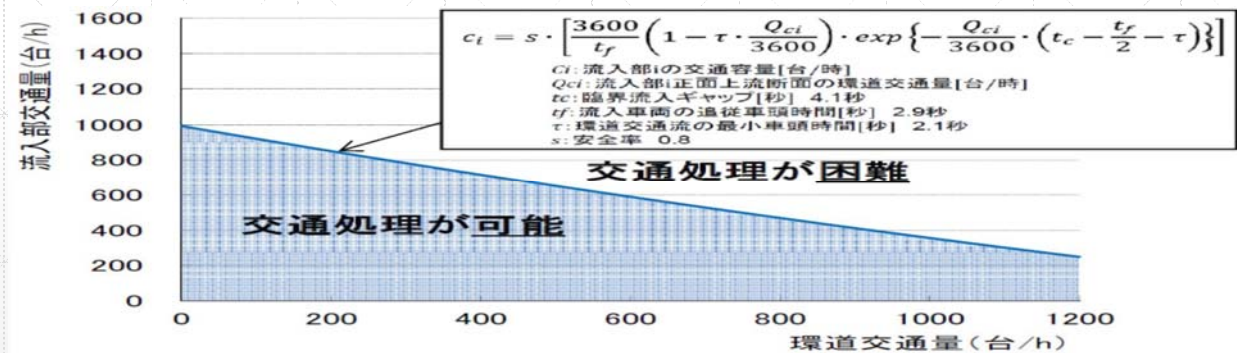
4.適用する交通量（その1）



■ ラウンドアバウトは、交通量の少ない平面交差点部に導入

①平面交差点部の日当たり総流入交通量が10,000台未満に適用可能。

②日当たりの総流入交通量が10,000台以上にあつては、各流出入口において時間当たりの流入交通容量（通過しうる最大の交通量）及びピーク時間当たりの流入交通量を比較し、適用を判断するものとする



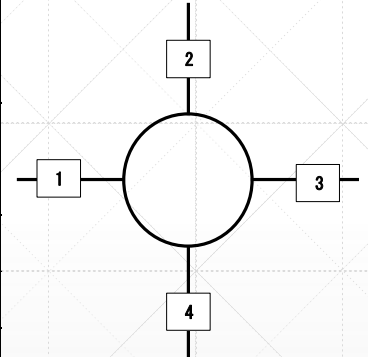


4.適用する交通量（その2）



- ラウンドアバウトマニュアルに示される交通容量の例

流入部		i	-	1	2	3	4	備考
				西	北	東	南	
設計時間 交通量の 把握	① 計画交通量	ADT	台/日	10,000	5,000	10,000	5,000	入力値
	② ピーク率	k	%	10	10	10	10	入力値
	③ 流入方向率	De	%	55	60	45	40	入力値
	④ 設計時間交通量	qi	台/時	550	300	450	200	①×②×③
	⑤ 大型車混入率	γT	%	10	5	10	5	式2.1
	⑥ 大型車の乗用車換算係数	ET	-	2.0	2.0	2.0	2.0	当面の値
	⑦ 乗用車換算流入交通量		pcu/時	605	315	495	210	④×(1+⑤)
通行方向別 交通量	⑧ 左折率	*L	%	10	20	10	20	入力値
	⑨ 直進率	*S	%	80	60	80	60	入力値
	⑩ 右折率	*R	%	10	20	10	20	入力値
	⑪ 左折交通量	qiL	台/時	60.5	63.0	49.5	42.0	⑦×⑧
	⑫ 直進交通量	qiS	台/時	484.0	189.0	396.0	126.0	⑦×⑨
	⑬ 右折交通量	qiR	台/時	60.5	63.0	49.5	42.0	⑦×⑩
	⑭ 環道交通量	Qci	台/時	217.5	586.5	312.5	508.5	式2.2
車頭時間バラ メータの設定	⑮ 臨界流入ギャップ	tc	秒	4.1	4.1	4.1	4.1	ドイツのガイド ラインより
	⑯ 追従車頭時間	tf	秒	2.9	2.9	2.9	2.9	
	⑰ 環道最小車頭時間	τ	秒	2.1	2.1	2.1	2.1	
	⑱ 流入部交通容量	Ci	pcu/時	1,048.5	746.7	967.8	807.9	
交通容量 ・需要率 の確認	⑲ 安全率	Si		1.0	0.9	0.9	1.0	式2.3
	⑳ 横断歩行者による影響を考慮 横断歩道あり：0.9、なし：1.0							
	㉑ 補正後流入部交通容量		pcu/時	1,048.5	672.0	871.0	807.9	⑱×⑲
	㉒ 需要率	Xi		0.58	0.47	0.57	0.26	⑦/㉑
【参考】	㉓ 平均遅れ	dai	秒/台	8.1	9.1	8.6	6.0	式2.4
	㉔ 分析時間	T	時間	1.0	1.0	1.0	1.0	



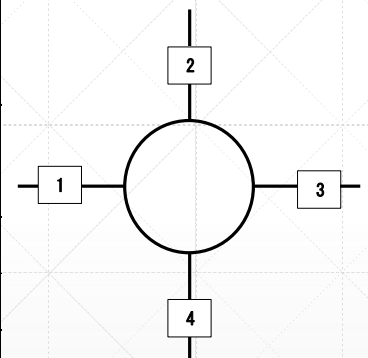
4.適用する交通量（その3）



- ラウンドアバウトは、流入車線の対面車線、及び対面より右側に位置する流入交通量の影響を受けやすい

流入部		i	-	1	2	3	4	備考
				西	北	東	南	
設計時間 交通量の 把握	① 計画交通量	ADT	台/日	10,000	10,000	5,000	5,000	入力値
	② ピーク率	k	%	10	10	10	10	入力値
	③ 流入方向率	De	%	55	45	60	40	入力値
	④ 設計時間交通量	qi	台/時	550	450	300	200	①×②×③
	⑤ 大型車混入率	γT	%	10	5	10	5	式2.1
	⑥ 大型車の乗用車換算係数	ET	-	2.0	2.0	2.0	2.0	当面の値
	⑦ 乗用車換算流入交通量		pcu/時	605	473	330	210	④×(1+⑤)
通行方向別 交通量	⑧ 左折率	*L	%	10	20	10	20	入力値
	⑨ 直進率	*S	%	80	60	80	60	入力値
	⑩ 右折率	*R	%	10	20	10	20	入力値
	⑪ 左折交通量	qiL	台/時	60.5	94.5	33.0	42.0	⑦×⑧
	⑫ 直進交通量	qiS	台/時	484.0	283.5	264.0	126.0	⑦×⑨
	⑬ 右折交通量	qiR	台/時	60.5	94.5	33.0	42.0	⑦×⑩
	⑭ 環道交通量	Qci	台/時	201.0	586.5	438.5	391.5	式2.2
車頭時間バラ メータの設定	⑮ 臨界流入ギャップ	tc	秒	4.1	4.1	4.1	4.1	ドイツのガイド ラインより
	⑯ 追従車頭時間	tf	秒	2.9	2.9	2.9	2.9	
	⑰ 環道最小車頭時間	τ	秒	2.1	2.1	2.1	2.1	
	⑱ 流入部交通容量	Ci	pcu/時	1,062.7	746.7	864.0	902.3	
交通容量 ・需要率 の確認	⑲ 安全率	Si		1.0	0.9	0.9	1.0	式2.3
	⑳ 横断歩行者による影響を考慮 横断歩道あり：0.9、なし：1.0							
	㉑ 補正後流入部交通容量		pcu/時	1,062.7	672.0	777.6	902.3	⑱×⑲
	㉒ 需要率	Xi		0.57	0.70	0.42	0.23	⑦/㉑
【参考】	㉓ 平均遅れ	dai	秒/台	7.8	16.0	7.2	5.2	式2.4
	㉔ 分析時間	T	時間	1.0	1.0	1.0	1.0	

適用不可



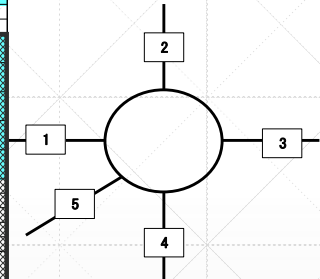


4.適用する交通量（その4）

- 5 枝以上になると、環道交通容量の算出が複雑となる。

流入部			1	2	3	4	5	備考
			西	北	東	南	南西	
設計時間 交通量の 把握	① 計画交通量	ADT	台/日	10,000	5,000	10,000	5,000	入力値
	② ピーク率	k	%	10	10	10	10	入力値
	③ 流入方向率	De	%	55	60	45	40	入力値
	④ 設計時間交通量	di	台/時	550	300	450	200	①×②×③ 式2.1
	⑤ 大型車混入率	γ T	%	10	5	10	5	入力値
	⑥ 大型車の車用車換算係数	ET	-	2.0	2.0	2.0	2.0	当面の値
	⑦ 車用車換算流入交通量		pcu/時	605	315	495	210	④×(1+⑤) ⑦×⑥
通行方向別 交通量	⑧ 左折車	γ L	%	10	5	10	5	入力値
	⑨ 左折車	γ L2	%	10	5	10	5	入力値
	⑩ 左折車	γ L3	%	10	5	10	5	入力値
	⑪ 左折車	γ L4	%	10	5	10	5	入力値
	⑫ 左折車	γ L5	%	10	5	10	5	入力値
	⑬ 左折車	γ L6	%	10	5	10	5	入力値
	⑭ 左折車	γ L7	%	10	5	10	5	入力値
	⑮ 左折車	γ L8	%	10	5	10	5	入力値
	⑯ 左折車	γ L9	%	10	5	10	5	入力値
	⑰ 左折車	γ L10	%	10	5	10	5	入力値
環道交通量 の算出	⑱ 環道交通量		pcu/時	605	315	495	210	⑦×⑥
	⑲ 環道交通量		pcu/時	605	315	495	210	⑦×⑥
車頭時間/パラ メータの設定	⑳ 車頭時間/パラメータ	T	秒	2.0	2.0	2.0	2.0	入力値
	㉑ 車頭時間/パラメータ	T	秒	2.0	2.0	2.0	2.0	入力値
	㉒ 車頭時間/パラメータ	T	秒	2.0	2.0	2.0	2.0	入力値
	㉓ 車頭時間/パラメータ	T	秒	2.0	2.0	2.0	2.0	入力値
交通容量 ・需要率 の確認	㉔ 交通容量・需要率		pcu/時	849.9	543.5	758.4	822.2	⑦×⑥
	㉕ 交通容量・需要率		pcu/時	849.9	543.5	758.4	822.2	⑦×⑥
	㉖ 交通容量・需要率		pcu/時	849.9	543.5	758.4	822.2	⑦×⑥
【参考】	㉗ 補正後流入部交通容量		pcu/時	849.9	543.5	758.4	822.2	⑦×⑥
	㉘ 需要率	X_i		0.71	0.58	0.65	0.26	⑦/㉔
	㉙ 平均遅れ	dai	秒/台	14.5	14.1	12.2	5.9	⑦/㉔
	㉚ 分析時間	T	時間	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0

当該資料は、5 枝を想定した
試算用の参考資料です



需要率は、流入車線の右側の交通容量の影響を受けやすい
対面より右側にある流入車線からの影響を受けやすい計算となっている。



5.幾何構造（その1）

平面の幾何構造	
中心位置	交差点中心位置を基本とする。
外径の大きさ	副設計車両と道路の交差角により設定される。
流出入口の平面線形	交差点中心に向けて直行することを基本とする。
分離島	流入方向を利用者に促し逆走を防ぐため設置することを基本とする。
環道	幅員は設計車両の走行軌跡に余裕幅を考慮した幅員とする。
エプロン	大型車の走行幅員から小型自動車等の走行幅員を差し引いた値とする。
中央島	外径から環道やエプロンを差し引いた値とする。
細部の幾何構造	
縦断勾配	2.5%以下を基本とする。
横断勾配	1.5～2.0%の横断勾配を付けることを基本とする。
中央島	路面またはエプロンと20～25cm程度段差をつける。
エプロン	環道と2cm程度の段差を付けて区分する。
分離帯	路面から15cm以上のかさ上げを行う。



5.幾何構造（その2）

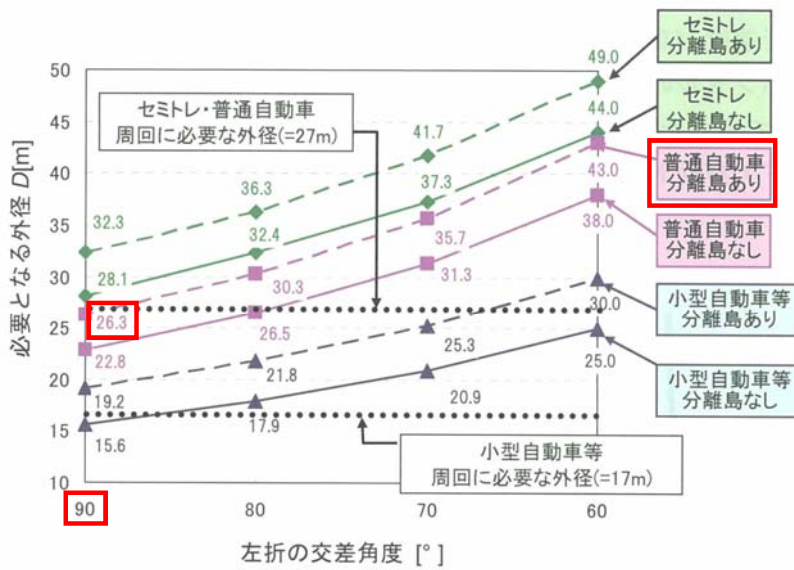


図 3.4.4 左折の交差角度と最小外径の目安値¹⁾

例えば、
副設計車両を「普通自動車」とし、「分離島あり」とした場合、交差角90度のときの外径は約27m（26.3m）となる。



5.幾何構造（その3）

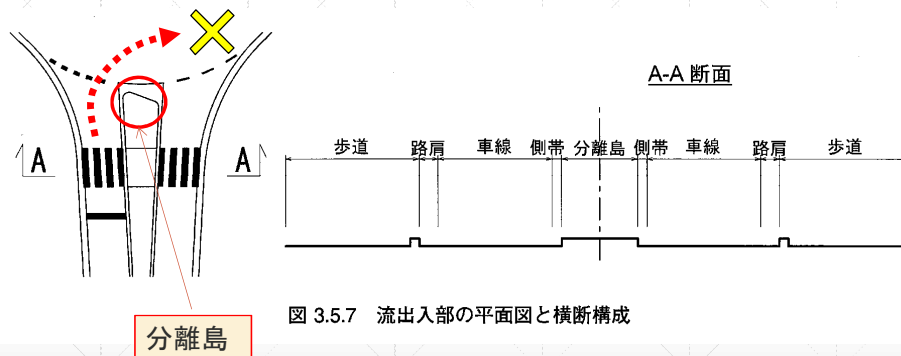
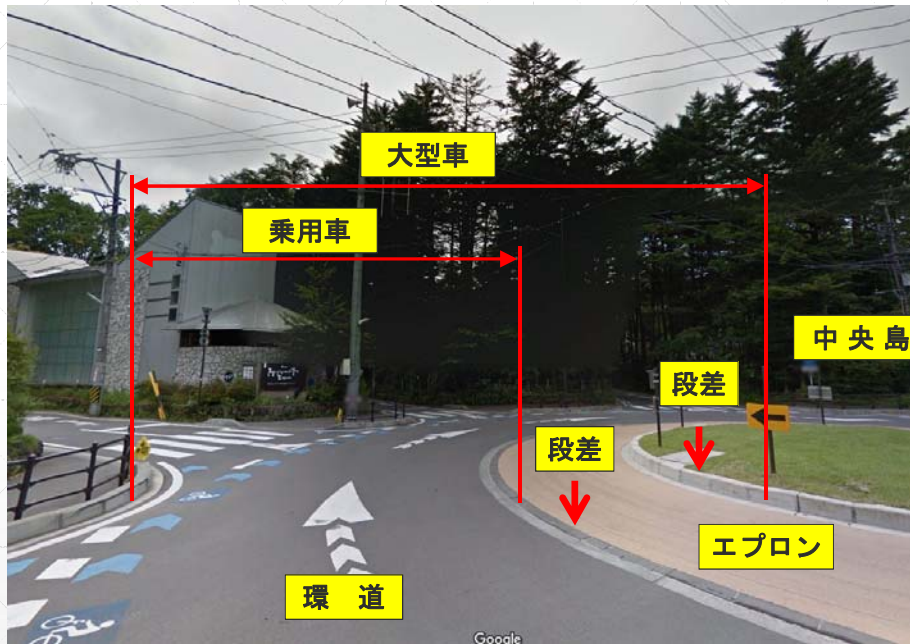


図 3.5.7 流出入部の平面図と横断構成



5.幾何構造（その4）



6.交通施設（その1）



交通安全施設とは、道路利用者が安全に道路を通行するために設置される施設の総称。
ラウンドアバウトにおいては、【道路標識】【路面標示】【道路照明】【その他安全施設】に分類されている。

道路標識

- 環道として適正な交通運用がなされる情報伝達として、案内標識、警戒標識、規制標識、指示標識を設置する。
- ◇主な標識：環状交差点における右回り通行（規制標識）
：環道優先「法定外標識」（規制標識）

路面標示

- 環道として適切な交通運用がなされるとともに、交通実態に適合するように路面標示を設置する。
- ◇主な路面標示：ドット線によるゆずれ線
：流入部の「ゆずれ文字」

道路照明

- 環道付近の道路状況等(運転者・歩行者)がわかるように、必要に応じて適切に配置する。

その他安全施設

- 流入部の速度抑制対策(路面標示・法定外標識・カラー舗装等)
- 乱横断対策(横断防止柵・低木による植樹帯等)
- 交通弱者対策(視覚障害者誘導ブロック等)

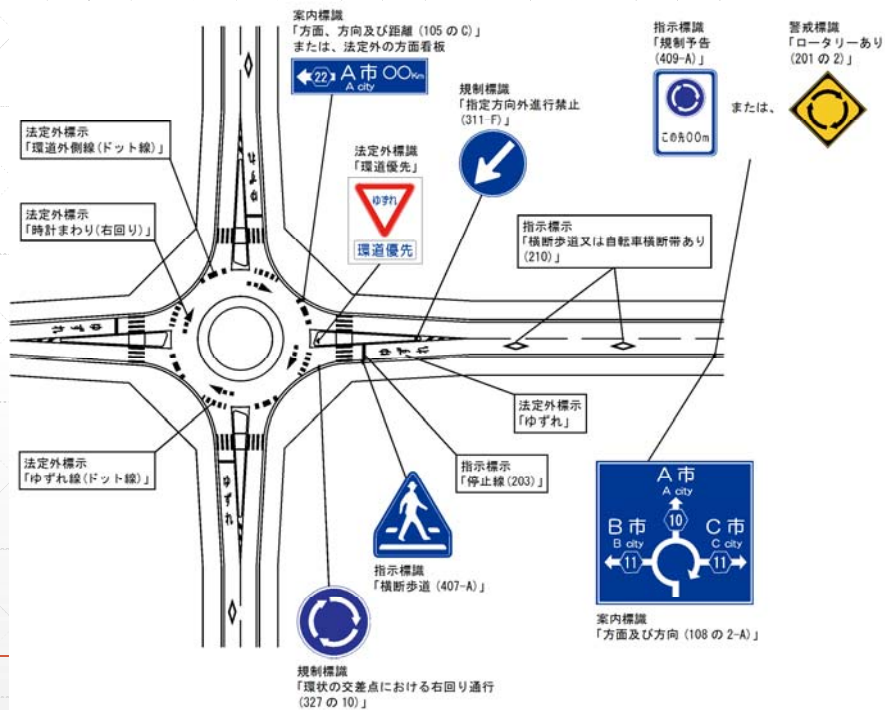


環状交差点の標識





6.交通施設（その2）【道路標識、路面標示等の配置構成例】



7.ラウンドアバウトの主な長所および短所について（その1）

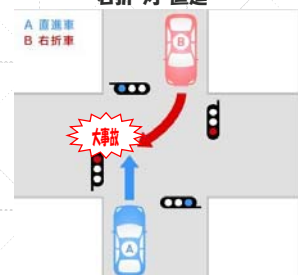


◎長所

① 交差点での車両交通の安全性向上

- 全ての流入部が非優先制御され、**流入時速度が抑制**される。
- 構造的に正面衝突や右折対直進といった事故が生じない。
→ **仮に交通事故が発生したとしても損傷の少ない事故となる。**
- 車両交錯点が少ない。
→ 車両同士の衝突の起こりえる箇所が一般的な交差点より削減できる。
これにより、**一般交差点のラウンドアバウト化後に事故が減少する傾向がみられている。**

損傷が大きい事故形態（一例）
～ 右折 対 直進 ～



ラウンドアバウトでは起こりえない

平面交差点制御方式による車両交錯点

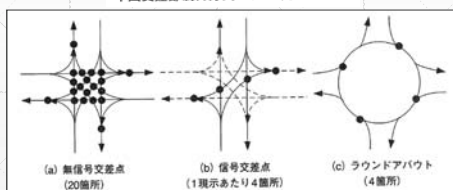


表 2.1 ラウンドアバウト設置後の事故件数減少の例¹⁾

以前の制御方式	死亡事故 + 負傷事故	負傷事故
信号制御 9交差点	-48%	-78%
無信号（4方向一時停止） 34交差点	-44%	-82%

*それぞれラウンドアバウト設置前を100%とする。



7.ラウンドアバウトの主な長所および短所について（その2）



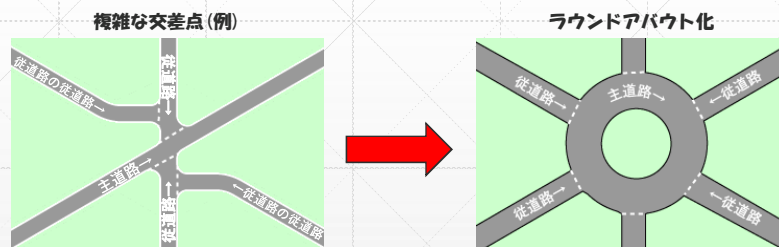
◎長所

② 交差点の円滑性向上

- 信号がないため、環道を走行する車両が存在しなければ、随時交差点に進入することができる。

③ 特殊ケースの処理能力向上

- 多肢、食い違い交差点等、走行者が混乱する形態をシンプルにすることで、交差点の処理能力向上が図れる。



7.ラウンドアバウトの主な長所および短所について（その3）



◎長所

④ 環境負荷低減

- 道路照明以外の電力を使わずに交差点を運用できる。また、長い信号停止がないことで、アイドリング時間を少なくすることができる。

⑤ 災害時の対応力向上

- 地震などの災害に遭ったとしても、道路構造が大きく損壊していなければ、電力や交通整理員に頼らず、平時とほぼ同様に安全で効率的な運用が期待できる。

⑥ 歩行者の安全性の向上

- 分離島によって車線横断距離が短くなる、かつ、各々の車線を跨ぐ際には片方だけの交通流に気をつければよいから、通常の横断歩道よりも安全性が向上することが期待できる。





7.ラウンドアバウトの主な長所および短所について（その4）



▲短所

① 渋滞の源(交通量が多い箇所)

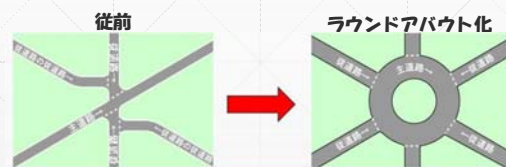
- ラウンドアバウトは自然とスピードが落ち、交通事故が起きにくくなる一方で、**交通量が多い場所では、進入がしにくくなり渋滞を起こす可能性**がある。

② 導入時の混乱の可能性

- 日本のドライバーには馴染みがないことも問題である。例えば、**これまで右折できた場所を、まず左折してラウンドアバウトに進入、270度回って行きたい方向に進む必要がある。ドライバーによってはどこで曲がればよいかと混乱する**場合もあるとのこと(通過しても周回すれば問題はない)。

③ 道路用地の拡大

- 右図に示す通り**用地取得範囲が、大きくなる。**



7.ラウンドアバウトの主な長所および短所について（その5）



▲短所

④ 歩行者の安全性の低下

- 無信号交差のため、**歩行者が横断するタイミングをつかめない**こと無理な横断を招き、軽傷事故を誘発する可能性がある（止まってくれるだろう、まさか止まらないはずはないだろう）。



8.ラウンドアバウト導入による課題



① ルールの周知

- 環道内進入時のルール → 方向指示器は使用しません（一方通行のため）。
- 環道内流出時のルール → 流出の直前で合図を出します（後方車は車間距離に注意）。
- 車両の優先関係の周知 → 環状の交通に優先権あり。

■ 罰則

- 環状交差点左折等方法違反
2万円以下の罰金又は料料
基礎点数: 1点 反則金: 4千円(普通・二輪車)
- 環状交差点通行車妨害等
3月以下の懲役又は5万円以下の罰金
基礎点数: 2点 反則金: 7千円(普通車)
- 環状交差点安全進行義務違反
3月以下の懲役又は5万円以下の罰金
基礎点数: 2点 反則金: 9千円(普通車)



8.ラウンドアバウト導入による課題



② 導入に向けた地域の合意形成

- ワークショップ → 説明の工夫、道路利用形態の変化への理解、地域シンボルへの活用
- 視覚的に分かりやすい資料作成 → 3Dモデルの利活用

③ 視覚障がい者への対応

- 横断歩道位置の把握が困難。 → 誘導ブロックや分離島の設置等
- 車が接近してくる方向が分かりにくい。 → グルーピング等の音の出る舗装等
- 横断するタイミングをみつけるのが難しくなる。 → 走行音が出やすい舗装等



9.ラウンドアバウト導入上の留意点

① 渋滞対策とはなりえない場合がある

- 環道内優先走行であるものの、流出部に横断歩行者が多いと環道内が渋滞する。
- 環道内への流入車線で、横断歩行者が多いと流入車線部の渋滞長が伸びる。

② 多枝・変形交差点への適用の可否

- 多枝交差点では、左折のための環道迂回が必要となる。
- 多枝交差点では、交通解析が複雑となる。
- 変形交差点では、外円が大きくなるため、用地取得面積が大きくなる。

③ 大型車混入率の高い交差点での適用の可否

- 環道幅員が広くなり、小型車の速度超過を招く可能性がある。

④ ラウンドアバウトの適用が好ましくない場所

- 踏切や信号交差点に近接する場所
- カーブの直後など、接近する際に見通しの効かない箇所
- 縦断勾配の大きい箇所



10.ラウンドアバウトの整備状況

- 全国 供用中 69箇所（H29.7）

- 計画・整備中 24箇所

- うち九州・沖縄

- 供用中 5箇所

- 計画・整備中 3箇所

都道府県	指定箇所	交差点名	道路（1）	道路（2）	供用開始
沖縄県	糸満市	糸満	国道	県道	供用中
沖縄県	与那原町				整備中
鹿児島県	いちき串木野市	旭町	市道		供用中
宮崎県	日向市	日向駅前	市道		供用中
福岡県	北九州市	尾倉	市道		H29.3
福岡県	宗像市	上八	県道	市道	H29.7
福岡県	うきは市	高見交差点			計画中
福岡県	八女市	新庄交差点			計画中

- 本格的な運用が始まった2014年度は15箇所、2017年度は計画整備中も合わせて93箇所（3年間で4.6倍の実績）

- 交通量の少ない箇所はもちろん国道交差点や自動車専用道のIC付近でも数多くの設置例がある。

- また、4枝が基本ではあるが5枝や6枝形状も見られた。



(一社)鹿児島県建設コンサルタンツ協会 技術委員会 道路部会

■ 平成28～29年度 第1班

会社名	H28年度 (道路構造令の改訂)	H29年度 (ラウド・アバウト・マニュアル)
朝日開発コンサルタンツ(株)	向窪 義章	
建設情報コンサルタンツ(株)	寺脇 浩志	
(株)大翔	今柳田 浩幸	二木康一郎
(株)大進	外室 純一	
大福コンサルタント(株)	保坂健太郎	
(株)萩原技研	平山 光彦	
(株)南日本技術コンサルタンツ	大保 肇	
(株)みともコンサルタント	田中 勝盛	-

(会社名、50音順)



(一社)鹿児島県建設コンサルタンツ協会 技術委員会 道路部会

■ 平成28～29年度 第1班



ご清聴ありがとうございました

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
構造令	1	(この政令の趣旨) 第1条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるものとする。	1	1	(この政令の趣旨) 第1条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準(都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準にあっては、道路法(以下「法」という。)第30条第1項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものに限る。)並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準(同項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものを除く。)を定めるに当たって参酌すべき一般的技術的基準を定めるものとする。	変更
		記載なし	6	6	(高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術基準) 第3条の2 高速自動車国道又は一般国道を新設し、又は改築する場合におけるこれらの道路の構造の一般的技術的基準は、次条から第40条までに定めるところによる。	追加
	8	(車線等) 3 前項に規定する道路以外の道路(第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級及び第4種第4級の道路を除く。)の車線数は、～後略～	7	7	(車線等) 3 前項に規定する道路以外の道路(第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級の道路を除く。)の車線数は、～後略～	変更
	10	(車線等) 5 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量がきわめて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第31条の2の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。	10	10	(車線等) 5 第3種第5級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第31条の2の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。	変更
	22	(設計速度) 第13条 第4種第4級 40、30又は20	22	22	(設計速度) 第13条 第4種第4級 の記載なし	変更
	32	(凸部、狭窄部等) 第31条2 第4種第4級の道路又は主として近隣に居住する者の利用に供する第3種第5級の道路には、～後略～	32	32	(凸部、狭窄部等) 第31条2 主として近隣に居住する者の利用に供する第3種第5級の道路には、～後略～	変更
	34	(区分が変更される道路の特例) 第37条 一般国道の区域を変更し、当該変更に係る部分を都道府県道若しくは市町村道とする計画がある場合又は党道府県道の区域を変更し、～後略～	34	34	(区分が変更される道路の特例) 第37条 一般国道の区域を変更し、当該変更に係る部分を都道府県道又は市町村道とする計画がある場合において、当該部分を当該他の道路とすることにより、～後略～	変更
構造令	37	記載なし	構造令	37	(都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準等) 第41条 都道府県道又は市町村道を新設し、又は改築する場合におけるこれらの道路の構造の一般的技術的基準については、～後略～	追加
I 総則	41	1-1 本書の目的 道路の技術的な基準は道路法第30条に基づいて道路構造令によって規定することになっている。この政令は、～後略～	43	43	1-1 本書の目的 高速自動車国道及び一般国道(以下「国道等」という。)の技術的な基準は道路法第30条に基づいて道路構造令によって規定することになっている。この政令は、～後略～	変更
	41	(この政令の趣旨) 第1条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるものとする。	44	44	(この政令の趣旨) 第1条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準(都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準にあっては、道路法(以下「法」という。)第30条第1項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものに限る。)並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準(同項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものを除く。)を定めるに当たって参酌すべき一般的技術的基準を定めるものとする。	変更
	42	1-2-1 道路構造令の目的 記載なし	45	45	1-2-1 道路構造令の目的 iv) 道路は、公共施設として、土地収用法を適用することが可能であり、また、道路の損壊等には～後略～	追記
		記載なし	46	46	1-2-4 道路構造令の地方道への適用 道路構造令第4条から第40条までの規定は、国道等の構造の一般的技術的基準であると規定されているが、～後略～	追記
		記載なし	47	47	1-2-5 地方自治体における道路構造基準について 都道府県道及び市町村道については、設計車両、建築限界、橋・高架等の設計荷重を除き、～後略～	追記
	46	1-3-1 道路構造令における用語の定義 (3) 自転車歩行者道 道路交通安全上からは、～中略～このため、自転車の交通量が少ない場合に自転車と歩行者を混合交通させる部分を設けることとし、これを自転車歩行者道と呼ぶ。	49	49	1-3-1 道路構造令における用語の定義 (3) 自転車歩行者道 自転車と歩行者を混合交通させる部分を設けることとし、これを自転車歩行者道と呼ぶ。	変更
		1-3-2 本書における用語 記載なし	56	56	1-3-2 本書における用語 (11) 自転車専用通行帯 道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯のもうけられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。	追記
		1-3-2 本書における用語 記載なし	56	56	1-3-2 本書における用語 (29) ラウンドアバウト 円形の平面交差部のうち、主に、環道、中央島、エプロン、路肩、分離島、流出入部及び交通安全施設を有し、環道において車両が時計回りに通行しかつ進入する車両によりその通行を妨げられない交通が確保できる構造であるものをいう。	追記
2-1-1	73	(b) 低速車の影響を考慮した車線の追加 低速車による速度低下を緩和するために、付加追越車線やゆずり車線、登坂車線を必要に応じて設置する。	2-1-1	77	(b) 低速車の影響を考慮した車線の追加 低速車による速度低下を緩和するために、付加追越車線や登坂車線を必要に応じて設置する。なお、地形の状況などやむを得ない場合は、ゆずり車線を設置することができる。	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
2-1-1	74	b. 安全性の確保 安全性確保の基本は、道路の機能を考慮して、適切な設計速度、横断面構成や線形、視距を採用することにある。この際、車線数や線形、平面交差点の設置間隔、出入制限等の道路構造について、一定の区間にわたって設計の一貫性を確保しなければならない。	2-1-1	78	b. 安全性の確保 安全性確保の基本は、道路の機能を考慮して、適切な設計速度、横断面構成や線形、視距を採用することにある。この際、車線数や線形、平面交差点の設置間隔、出入制限等の道路構造について、 原則として 一定の区間にわたって設計の一貫性を確保しなければならない。	変更
	75	ii) 安全性を確保するための横断面構成 ～前略～ 必要に応じて駐停車対策を行う。		79	ii) 安全性を確保するための横断面構成 ～前略～ 必要に応じて駐停車対策を行う。なお、付加追越車線及びびゅうり車線については Ⅲ. 2-4 を、登坂車線については Ⅲ. 3-11 をそれぞれ参照するとよい。	追記
2-1-2	78	(1) 通行機能と道路構造 歩行者・自転車通行空間の連続性と安全性を確保するために、歩行者・自転車の通行空間を連続的に設け、自動車とは別のネットワークを形成する必要がある。 また、歩行者・自転車の通行空間は、～後略～	2-1-2	82	(1) 通行機能と道路構造 歩行者や自転車のための 通行空間の連続性と安全性を確保するために、 歩行者や自転車のための 通行空間を連続的に設け、自動車とは別のネットワークを形成する必要がある。 また、 歩行者や自転車のための 通行空間は、～後略～	変更
	78	a. 連続性の確保 ～前略～ 歩行者・自転車通行空間ネットワークを形成するため、道路や交通の状況に応じて、歩道や自転車道、自転車歩行者道や歩者共存道路等あるいは歩行者専用道路等の歩行者や自転車の通行空間を連続的に設けることが基本である。 ～後略～		82	a. 連続性の確保 ～前略～ 歩行者や自転車のための 通行空間ネットワークを形成するため、道路や交通の状況に応じて、 歩道、自転車道、自転車歩行者道や歩者共存道路、コミュニティ道路 あるいは歩行者専用道路等の歩行者や自転車の通行空間を連続的に設けることが基本である。 ～後略～	変更
	79	i) 幹線道路における歩行者等の通行空間 自動車と歩行者・自転車各々について一定の通行機能を確保すべき道路では、自動車と歩行者・自転車の通行空間を分離するため、車道の両側に歩道等を設けることが望ましい。 ～中略～ 歩道等を設置する場合は、歩行者と自転車の通行空間を分離することが望ましいが、道路や交通の状況に応じて通行空間を共有してもよい。 また、歩行者や自転車が極めて少なく通学等の利用が ～後略～		83	i) 幹線道路における歩行者等の通行空間 歩行者、自転車及び自動車各々について一定の通行機能を確保すべき道路では、各々の通行空間を分離するため、車道の両側に歩道や自転車通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車歩行者道等をいう。）を確保することが望ましい。 ～中略～ <削除> また、歩行者や自転車が極めて少なく通学等の利用が ～後略～	変更
	79	(a) 歩道・自転車道の設置 (略)		83	(a) 歩道、自転車道、車道における自転車通行空間の設置 歩行者、自転車及び自動車の通行空間は原則として分離すべきである。(図2-6 (a) (b))。 図の変更【図2-6 (b) 自転車専用通行帯を設置】	変更
	80	(c) 歩道等を設けない場合の路肩の活用 地方部の道路で歩行者・自転車の通行が極めて少なく自動車と交錯する危険がない場合などでは、路肩を歩行者・自転車の通行空間として活用する。		83	(b) 歩道等を設けない場合の路肩の活用 地方部の道路で歩行者・自転車の通行が極めて少なく自動車と交錯する危険がない場合などでは、路肩を歩行者・自転車の通行空間として活用する ことを標準とする。	変更
	80	ii) 生活道路における歩行者等の通行空間 商店街、住宅地等における生活道路では、歩行者等の通行空間として、広い路肩を確保するため、車道外側線の位置を内側に寄せることとする。～後略～		84	ii) 生活道路における歩行者等の通行空間 商店街、住宅地等における生活道路では、歩行者等の通行空間として、広い路肩を確保するため、 原則として 車道外側線の位置を内側に寄せることとする。～後略～	変更
	80	c. バリアフリーへの対応 歩行者通行空間では、基本的な性能として、高齢者、身体障害者等の移動に際しての利便性および安全性の向上のため移動の円滑化が図られたバリアフリー構造を採用することが必要である。 ～後略～		84	c. バリアフリーへの対応 歩行者通行空間では、基本的な性能として、 高齢者、障害者等を含むすべての歩行者にとって安全で快適な移動が可能となるバリアフリー構造 を採用することが必要である。 ～後略～	変更
	80	i) 歩道等の有効幅員 車いす・杖使用者など多様な利用形態に応じて、必要な有効幅員を確保する。その際には、地域の状況に応じて、路上施設設置のための幅員の確保や自転車駐車場(駐輪場)の設置、電線類の地中化など、有効幅員確保のための工夫もあわせて行うことが望ましい。		84	i) 歩道等の有効幅員 車いす・杖使用者など多様な利用形態に応じて、必要な有効幅員を確保する。その際には、地域の状況に応じて、路上施設設置のための幅員の確保や自転車駐車場(駐輪場)の設置、 無電柱化 など、有効幅員確保のための工夫もあわせて行うことが望ましい。	変更
2-2-2	83	b. 自転車の駐輪のための道路構造 自転車の駐輪空間を確保する必要がある場合には、駐輪需要や設置場所に応じ、適切な規模の駐輪場を 路外(車道部や歩道等以外の空間で、道路の地下や高架下等の空間を含む) に設ける。駐輪需要の多い駅周辺においては一般に必要性が高い。	2-2-2	87	b. 自転車の駐輪のための道路構造 自転車の駐輪空間を確保する必要がある場合には、駐輪需要や設置場所に応じ、適切な規模の駐輪場を <削除> 設ける。駐輪需要の多い駅周辺においては一般に必要性が高い。	変更
	86	2-2-2 防災空間としての道路構造 道路は災害に強い防災空間とする必要がある。このため、火災の延焼防止や震災時における通行空間の確保に配慮し、基本的には道路の総幅員で必要な空間を確保するとともに、その機能向上のため、植栽などを行うことが望ましい。 災害に強い防災空間を形成するため、火災時の延焼遮断帯として機能したり、震災時でも道路が遮断されず通行空間が確保されるように、次のような道路構造とする必要がある。		90	2-2-2 防災空間としての道路構造 道路は災害に強い防災空間とする必要がある。このため、火災の延焼防止や震災時における通行空間の確保に配慮し、基本的には道路の総幅員で必要な空間を確保するとともに、その機能向上のため、 無電柱化 や植栽などを行うことが望ましい。 災害に強い防災空間を形成するため、火災時の延焼遮断帯として機能したり、 避難路や緊急輸送道路 として震災時でも道路が遮断されず通行空間が確保されるように、次のような道路構造とする必要がある。	追記

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
2-2-2	86	o. 電線類の地中化 電柱の倒壊による道路遮断を回避しつつライフラインも確保するため、電線類の地中化も状況に応じて行うべきである。	2-2-2	90	o. 無電柱化 倒壊した電柱や電線により道路が塞がれ緊急車両等の通行が妨げられるなどにより、避難、救助活動に支障を来すことを防止するため、無電柱化を行うべきである。 図の追加 (図2-12 震災により倒壊した電柱の事例)	変更
2-2-3	88	(1) 道路緑化 景観形成、緑陰の確保、騒音の減衰、大気の浄化など効果がある緑化を推進すべきである。このため、特に都市部の道路では、歩道等や中央帯への植栽など、道路緑化を積極的に行う必要がある。 道路緑化は、緑陰の確保や良好な景観の形成を通じ、道路利用者や沿道の人々に快適な都市空間を提供するとともに、騒音の減衰、大気の浄化などにより良好な環境を創出する上で、重要な役割を果たすことから、積極的に推進する必要がある。	2-2-3	92	(1) 道路緑化 道路交通機能の確保を前提としつつ、景観形成、緑陰の確保、騒音の減衰、大気の浄化など効果がある緑化を推進すべきである。このため、特に都市部の道路では、歩道等や中央帯への植栽など、道路緑化を積極的に行う必要がある。 道路緑化は、緑陰の確保や良好な景観の形成を通じ、道路利用者や沿道の人々に快適な都市空間を提供するとともに、騒音の減衰、大気の浄化などにより良好な環境を創出し、 もって、道路空間や地域の価値を向上させる上で、重要な役割 を果たすことから、積極的に推進する必要がある。	追記
	88	a. 道路緑化 道路緑化は、植樹帯や歩道等への並木の設置、中央帯および環境施設帯などを利用した植栽により、必要に応じて行う。また、これら構造要素の幅員は、道路に応じた植栽地の配置、配植の構造、樹種の構成に必要な広さを考慮して設定することが望ましい。 なお、道路緑化に際しては、地域特性に配慮した樹種の選定や樹木の配置等を考慮して道路構造の検討を行う必要がある。		92	a. 道路緑化 道路緑化は、 道路交通機能の確保を前提としつつ 、植樹帯や歩道等への並木の設置、中央帯および環境施設帯などを利用した植栽により、必要に応じて行う。また、これら構造要素の幅員は、道路に応じた植栽地の配置、配植の構造、樹種の構成に必要な広さを考慮して設定することが望ましい。 なお、道路緑化に際しては、 地域特性や植栽管理 に配慮した樹種の選定や樹木の配置等を考慮して道路構造の検討を行う必要がある。	追記
	89	a. 修景 ～前略～ さらに、特に景観に配慮すべき地区の道路などでは、電線類の地中化、沿道の雰囲気と調和した舗装の選択なども行うことが望ましい。		93	a. 修景 ～前略～ さらに、 景観計画の景観重要公共施設に位置づけられた道路をはじめとして 、特に景観に配慮すべき地区の道路などでは、 無電柱化 、沿道の雰囲気と調和した舗装の選択なども行うことが望ましい。	変更
2-2-4	91	2-2-4 収容空間としての道路構造 ～前略～ なお、道路を収容空間として効率的に機能させるには、道路の上下空間利用について、計画的な調整を行うことが望ましい。	2-2-4	95	2-2-4 収容空間としての道路構造 ～前略～ なお、道路を収容空間として効率的に機能させるには、道路の上下空間利用について、計画的な調整を行うことが望ましい。 長期 的な調整を行うことが望ましい。	追記
3-1-1	95	(b) 低速車によるサービス低下を考慮し、自動車の通行の円滑性を確保するため、必要に応じて、付加追越車線やゆずり車線、登坂車線を設置する。	3-1-1	99	(b) 低速車によるサービス低下を考慮し、自動車の通行の円滑性を確保するため、必要に応じて、付加追越車線やゆずり車線、登坂車線を設置する。 なお、付加追越車線及びゆずり車線についてはⅢ. 2-4を、登坂車線についてはⅢ. 3-11をそれぞれ参照するとよい。	追記
3-1-2	96	Ⅲ) 歩行者・自転車通行空間との分離 自動車専用道路以外の道路の場合には、歩行者・自転車の進入による本線車道のサービス速度低下を防ぐとともに、歩行者・自転車利用者の安全確保のため、交差点や沿道施設への出入り箇所を除き、歩行者や自転車の通行空間と自動車の通行空間(本線車道)とを構造的に分離するものとする。 ～後略～	3-1-2	100	Ⅲ) 歩行者・自転車通行空間との分離 自動車専用道路以外の道路の場合には、歩行者・自転車の進入による本線車道のサービス速度低下を防ぐとともに、歩行者・自転車利用者の安全確保のため、交差点や沿道施設への出入り箇所を除き、 原則として 歩行者や自転車の通行空間と自動車の通行空間(本線車道)とを構造的に分離するものとする。 ～後略～	変更
	96	b. 横断面構成 車線数は2車線以上とする。ただし、2車線の場合は ～後略～		100	b. 横断面構成 車線数は、 原則として 2車線以上とする。ただし、2車線の場合は ～後略～	変更
3-2-2	98	3-2-2 中心市街地や商店街等における道路の構造 中心市街地や商店街等の道路では、買い物客等にとって便利で快適な道路空間を形成する必要がある。 中心市街地や商店街等では、地域の活性化や地域の魅力向上の観点から、道路計画においても買い物客の利便性・快適性を考慮する必要がある。買い物客の利便性・快適性を確保するためには、道路や地域の状況に応じて次のような道路構造を採用する。	3-2-2	102	3-2-2 中心市街地や商店街等における道路の構造 中心市街地や商店街等の道路では、 高齢者を含む来訪者が安心でき 、便利で快適な道路空間を形成する必要がある。 中心市街地や商店街等は、 医療・福祉・商業といった生活施設が立地し、高齢者を含む多様な来訪者が集まる地域であることから、これらの地域では、 地域の活性化や地域の魅力向上の観点から、道路計画においても、 高齢者を含む来訪者の安心、利便性・快適性を考慮する必要がある。これらを確保するためには、道路や地域の状況に応じて次のような道路構造を採用する。	変更
	99	b. 幅員の狭い道路の構造 幅員の狭い道路では、特に歩行者・自転車の交通機能を重視し歩行者等の安全性・快適性を確保する場合には、自動車と歩行者等が共存的に利用でき、道路自体にたまり空間を有する歩者共存道路・コミュニティ道路とする。 ～後略～		103	b. 幅員の狭い道路の構造 幅員の狭い道路において、特に歩行者・自転車の交通機能を重視し歩行者等の安全性・快適性を確保する場合には、 原則として 自動車と歩行者等が共存的に利用でき、道路自体にたまり空間を有する歩者共存道路・コミュニティ道路とする。 ～後略～	変更
	99	c. 歩行者空間に特化する道路の構造 特に歩行者のための快適な空間を拡充し商店街等で安心して買い物を楽しめるようにする場合には、中心市街地において移動の利便性を確保しつつ、ゆとりある歩行者空間を確保する施策として、モールの導入が考えられる ～後略～		103	c. 歩行者空間に特化する道路の構造 特に歩行者のための快適な空間を拡充し 中心市街地等で買い物や通院などを安心して行えるようにする場合には、移動の利便性を確保しつつ、 ゆとりある歩行者空間を確保する施策として、モールの導入が考えられる ～後略～	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
3-2-3	100	d. 生活環境保全に配慮した道路構造 環境空間を形成するため、必要に応じて、景観に配慮した舗装、植樹帯や並木の設置、電線類の地中化などにより、住環境の保全や景観形成を図る。～後略～	3-2-3	104	d. 生活環境保全に配慮した道路構造 環境空間を形成するため、必要に応じて、景観に配慮した舗装、植樹帯や並木の設置、 無電柱化 などにより、住環境の保全や景観形成を図る。～後略～	変更
3-4-2	106	(2) 自然と親しむための歩行者・自転車専用道 歩行者・自転車利用者が自然と親しむための歩行者・自転車通行空間をネットワークとして連続的に確保するため、拠点間を連絡する歩道・自転車道、景勝地周辺の休憩施設やそれに付随する散策路・サイクリングロードを整備する。～後略～	3-4-2	110	(2) 自然と親しむための歩行者・自転車専用道 歩行者・自転車利用者が自然と親しむための歩行者・自転車通行空間をネットワークとして連続的に確保するため、 原則として 、拠点間を連絡する歩道・自転車道、景勝地周辺の休憩施設やそれに付随する散策路・サイクリングロードを整備する。～後略～	変更
3-5-2	109	3-5-2 歩行者の通行空間の構造 ～前略～ 積雪時の堆雪による歩道等の幅員の減少や歩行者の転倒を招く路面凍結などの冬期特有の通行の制約に対し、冬期においても歩行者の安全かつ円滑な通行のための機能を確保すべき道路では、以下に示す冬期バリアフリー対策を行う必要がある。	3-5-2	113	3-5-2 歩行者の通行空間の構造 ～前略～ 積雪時の堆雪による歩道等の幅員の減少や歩行者の転倒を招く路面凍結などの冬期特有の通行の制約に対し、冬期においても歩行者の安全かつ円滑な通行のための機能を 確保するため、冬期でも歩行者の通行空間を確保すべき道路では 、以下に示す冬期バリアフリー対策を行う必要がある。	追記
4章	111 ～116		4章	115 ～120	変更なし	
1-1	119	(道路の区分) 第3条 記載なし	1-1	123	(道路の区分) 第3条 (高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準) 第3条の2 高速自動車国道及び一般国道を新設し、又は改築する場合におけるこれらの道路の構造の一般的記述的基準は、次条から第40条までに定めるところによる。	追記
1-1-2	123	(1) 道路の種級区分 記載なし	1-1-2	127	(1) 道路の種級区分 なお、道路構造令第4条から第40条の規定は国道等の一般的技術的基準であることから、第4種第4級の道路に関する規定を定めていないが、地方道に準用する際には、所要の読み替えにより、第4種第4級に関する規定を適用することとなっている。	追記
1-2-3	136	(1) 大型車交通量 表1-3 昼間12時間交通量(全車、大型車)と大型車混入率 「平成11年度 道路交通センサス」	1-2-3	140	(1) 大型車交通量 表1-3 昼間12時間交通量(全車、大型車)と大型車混入率 「平成22年度 道路交通センサス」	変更
	136	(2) トリップ長 表1-4 トリップ長分布 「平成11年度 道路交通センサス自動車起終点調査」		141	(2) トリップ長 表1-4 トリップ長分布 「平成22年度 道路交通センサス自動車起終点調査」	変更
	137	(3) 昼夜率 表1-5 昼夜率 「平成11年度 道路交通センサス」		142	(3) 昼夜率 表1-5 昼夜率 「平成22年度 道路交通センサス」	変更
	134	(4) 月変動、曜日変動 図1-3 月別交通量の変化の例、図1-4 曜日交通量変化の例 平成12年度の交通量常時観測調査結果		143	(4) 月変動、曜日変動 図1-3 月別交通量の変化の例、図1-4 曜日交通量変化の例 平成25年度の交通量常時観測調査結果	変更
1-4-2	148	(3) 級別の異なる「設計区間の接続」 設計速度の差が20km/hを越える設計区間を路線方向に接続させることは、路線の幾何構造を変化させることになるから避けるべきである。	1-4-2	153	(3) 級別の異なる「設計区間の接続」 設計速度の差が20km/hを越える設計区間を路線方向に接続させることは、路線の幾何構造を変化させることになるから、 原則として避けるべきである。	変更
	149	(3) 級別の異なる「設計区間の接続」 (前略)例えば、山地部を通過する第3種第4級の都道府県道などは、2車線が基本であるが、～後略～		154	(3) 級別の異なる「設計区間の接続」 (前略)例えば、山地部を通過する第3種第4級の都道府県道などは、 2車線改築 が基本であるが、～後略～	変更
1-5-1	150	(1) 完全出入制限 (前略)この両方の場合とも緊急時や維持管理等で必要とされる場合を除き中央帯の開口部は設けないものとする。	1-5-1	156	(1) 完全出入制限 (前略)この両方の場合とも緊急時や維持管理等で必要とされる場合を除き、 原則として 中央帯の開口部は設けないものとする。	変更
	151	(2) 部分出入制限 (前略)図1-11は図1-10に部分的に集約した生活道路等を連結路として～後略～		156	(2) 部分出入制限 (前略)図1-11は 図1-9および 図1-10に部分的に集約した生活道路等を連結路として～後略～	追記
1-5-2	153	普通道路の出入制限 (前略)交差道路の交通量が少ない場合や、地形上やむを得ない場合には、部分出入制限とすることが認められている。～後略～	1-5-2	158	普通道路の出入制限 (前略)交差道路の交通量が少ない場合や、地形上やむを得ない場合には、 その道路管理者である公共団体の条例(国道にあっては、政令)で定める場合においては、この限りではない。 ～後略～	変更
1-5-3	154	小型道路の出入制限 第3種第1級から第4級まで、または、第4種第1級から第3級までの道路は、自動車に沿道へアクセスする機能をもつ必要がない道路に限って小型道路として整備するものとする。	1-5-3	159	小型道路の出入制限 第3種第1級から第4級まで、または、第4種第1級から第3級までの道路は、自動車に沿道へアクセスする機能をもつ必要がない道路に限って小型道路として整備することを 原則とする。	変更
1-6-1	159	表1-8 車両の諸元に関する基準	1-6-1	165	表1-8 車両の諸元に関する基準	変更
	160	表1-9 車両の寸法、重量の制限値の国際比較		166	表1-9 車両の寸法、重量の制限値の国際比較	変更
	161	(4) 幅 車両の最大幅は世界的にみても2.5mでほぼ一定しており、～後略～		167	(4) 幅 車両の最大幅は世界的にみても 2.4～2.7m の幅にあり、～後略～	変更
	161	(5) 高さ a. 普通自動車およびセミトレーラ連結車 (前略)諸外国の高さの制限は欧州30カ国のうち25カ国において4m程度としており、アメリカでは最大4.42mとなっている。		167	(5) 高さ a. 普通自動車およびセミトレーラ連結車 (前略)諸外国の高さの制限は 欧州各国では4.0m、アメリカでは最大4.57m となっている。	変更
	162	(7) 出力重量 自動車の出力重量比(W/N(PS/t))は縦断勾配、～後略～		168	(7) 出力重量 自動車の出力重量比(PS/t)は縦断勾配、～後略～	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
1-6-1	164	(8) 車両総重量、軸重、輪荷重 (前略) 3軸車の制限値は欧米諸国でおおむね24～26tであり、	1-6-1	170	(8) 車両総重量、軸重、輪荷重 (前略) 3軸車の制限値は欧米諸国で26tが多い。 ～後略～	変更
1-6-3	168	自転車および歩行者 (前略) また、車いすはJIS規格により全幅0.63m以下、電動の車いすはISOおよびJIS規格により全幅0.70m以下とされており、～後略～	1-6-3	174	自転車および歩行者 (前略) また、車いすおよび電動の車いすはJIS規格により全幅0.70m以下とされており、～後略～	変更
	169	自転車および歩行者 図1-23 道路利用者の基本的な寸法		175	自転車および歩行者 図1-23 道路利用者の基本的な寸法	変更
2-1-3	174	i) 車道(車線等によって構成される道路の部分) 車道は専ら車両の通行の用に共することを目的とする道路の部分であり、自動車の交通機能(通行機能、アクセス機能)に必要な空間である。 ～後略～	2-1-3	180	i) 車道(車線等によって構成される道路の部分) 車道は専ら車両の通行の用に共することを目的とする道路の部分であり、自動車及び自転車等車両の交通機能(通行機能、アクセス機能)に必要な空間である。 ～後略～	変更
2-2	176	(車線等) 第5条～前略～ ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあつては、この限りでない。～後略～	2-2	182	(車線等) 第5条～前略～ ただし、第3種第5級の道路にあつては、この限りでない。 ～後略～	変更
	177	3 前項に規定する道路以外の道路(第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級及び第4種第4級の道路を除く。)の車線の数は4以上(交通の状況により必要がある場合を除き、2の倍数)、第2種の道路で対向車線を設けないものの車線の数は2以上とし、当該道路の区分及び地方部に存在する道路にあつては地形の状況に応じ、次の表に掲げる1車線あたりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。		183	3 前項に規定する道路以外の道路(第2種の道路で対向車線を設けないもの及び第3種第5級の道路を除く。)の車線の数は4以上(交通の状況により必要がある場合を除き、2の倍数)、第2種の道路で対向車線を設けないものの車線の数は2以上とし、当該道路の区分及び地方部に存在する道路にあつては地形の状況に応じ、次の表に掲げる1車線あたりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。	変更
	179	5 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量がきわめて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第31条の2の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。		185	5 第3種第5級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第31条の2の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。	変更
2-2-2	181	(1) 設計基準交通量 ～前略～ 「設計基準交通量」とは、道路当たり(道路構造令第5条第2項)または、1車線当たり(道路構造令第5条第3項)の「道路の車線数の決定の基準となる交通量」という意味であり、道路の種級区分および地形区分ごとにその道路の構造条件(特に幅員構成と勾配)および交通条件の標準値を想定して算定した交通容量を日単位に換算したものをとにし、さらに交通に対するサービスの程度、道路建設の経済性および行政上の種々の判断等を勘案して定められたものである。 実際に計画される道路の構造条件や交通条件は、想定した数値とは異なっているため、設計基準交通量を車線数の決定以外の計画や設計に用いるべきではない。	2-2-2	187	(1) 設計基準交通量 ～前略～ 「設計基準交通量」(道路構造令第5条第2項)とは、道路当たりの交通量を意味し、「1車線当たりの設計基準交通量」(道路構造令第5条第3項)は道路の車線数の決定の基準となる交通量という意味であり、道路の種級区分および地形区分ごとにその道路の構造条件(特に幅員構成と勾配)および交通条件の標準値を想定して算定した交通容量を日単位に換算したものをとにし、さらに交通に対するサービスの程度、道路建設の経済性および行政上の種々の判断等を勘案して定められたものである。 実際に計画される道路の構造条件や交通条件は、想定した数値とは異なっているため、設計基準交通量を車線数の決定以外の計画や設計に用いることは適切でない。	変更
2-2-3	184	(1) 普通道路の車線幅員 ～前略～ AASHTO(米国州道路交通運輸担当官協会)では、あらゆる道路を通じて車線幅員は12ft(3.66m)が理想的であるとし、また13ft(3.97m)を超える広い車線幅員は前述のような理由で好ましくないとしている。 ～後略～	2-2-3	190	(1) 普通道路の車線幅員 ～前略～ なお、AASHTO(米国州道路交通運輸担当官協会)(2011)では、車線幅員は9～12ft(2.7～3.6m)が一般的であり、速度が高く交通量の多い道路においては、12ft(3.6m)が主であるとしている。 ～後略～	変更
	186	a. 第1種の道路 ～前略～ 諸外国においてもドイツのアウトバーン、フランスのオートルート、イタリアの太陽道路等には3.75m車線がみられたため、第1級及び第2級にあつては交通の状況(交通量が多くかつ大型車の混入率が高い場合)により車線幅員を3.75mとすることができるよう規定したものである。 ～後略～		192	a. 第1種の道路 ～前略～ 諸外国においてもドイツのアウトバーンでは3.75m車線がみられたこと、またAASHTOでは車線幅員が3.6mが主であること等を考慮し、第1級及び第2級にあつては交通の状況(交通量が多くかつ大型車の混入率が高い場合)により車線幅員を3.75mとすることができるよう規定したものである。 ～後略～	変更
	188	表2-4 小型道路の車線の幅員		194	表2-4 小型道路の車線の幅員	変更
2-3-4	195	(5) 中央帯の規定値と特例値の適用 中央帯の幅員は、道路構造令の規定値以上とすることが望ましいが、中央帯の特例値を適用する場合は、地域の状況に応じて、弾力的に適用すべきである。 ～後略～	2-3-4	201	(5) 中央帯の規定値と特例値の適用 中央帯の幅員は、道路構造令の規定値を採用することが望ましいが、中央帯の特例値を適用する場合は、道路の多様性の重視と地域の裁量性の拡大を鑑み、弾力的に適用すべきである。 ～後略～	変更
	a. ～前略～ この場合、剛性防護柵など幅の狭い防護柵を採用する。	a. ～前略～ この場合、原則として剛性防護柵など幅の狭い防護柵を採用する。		変更		
2-3-6	198	(2) 開口部の設置位置 第1種の2車線道路の中央帯開口部の設置場所は、非常駐車帯が設置されている区間ではその位置にあわせることとする。 ～中略～ なお、安全性を確保するため、開口部は線形のよい箇所に設置するものとする。	2-3-6	204	(2) 開口部の設置位置 第1種の2車線道路の中央帯開口部の設置場所は、非常駐車帯が設置されている区間では、原則としてその位置にあわせることとする。 ～中略～ なお、安全性を確保するため、原則として開口部は線形のよい箇所に設置するものとする。	変更
2-4-3	202	ゆずり車線 ～前略～ただし、交通の安全性と円滑性確保の観点から付加追越車線のほうが望ましいので、ゆずり車線は地形の状況などやむを得ない場合に設置するものとする。 ～後略～	2-4-3	208	ゆずり車線 ～前略～ただし、交通の安全と円滑性確保の観点から付加追越車線のほうが望ましいので、ゆずり車線は地形の状況などやむを得ない場合に設置するものとする。 ～後略～	変更
	図2-20 ゆずり車線概念図	図2-20 ゆずり車線概念図		変更		
2-5-1	206	路肩の機能と形式分類等 ～前略～ ix) 歩道等を有しない道路にあつては、歩行者・自転車の通行部分となる。 ～後略～	2-5-1	212	路肩の機能と形式分類等 ～前略～ ix) 自転車の通行部分となり、歩行者等を有しない道路にあつては、歩行者の通行部分となる。 ～後略～	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
2-5-1	207	路肩の機能と形式分類等 ～前略～ 中央帯が設けられている場合の当該中央帯に接する側には路肩は設けないが、中央帯を設けない分離道路の場合にあっては、 原則として それぞれの方向の車道端に右側路肩を設けなければならない。	2-5-1	213	路肩の機能と形式分類等 ～前略～ 中央帯が設けられている場合の当該中央帯に接する側には路肩は設けないが、中央帯を設けない分離道路の場合にあっては、それぞれの方向の車道端に右側路肩を設けなければならない。	変更
2-5-2	210	c. 第3種、第4種の道路の路肩	2-5-2	216	c. 第3種および第4種の道路の路肩	変更
	213	路肩と排水施設 第3種、第4種の道路において車道部に接して歩道等を設ける場合に車道と歩道等の間に、路面排水のための街渠を必要とするが、街渠は車両重量に耐える構造とし路肩内に 設けることを原則とする 。		219	路肩と排水施設 第3種、第4種の道路において車道部に接して歩道等を設ける場合に車道と歩道等の間に、路面排水のための街渠を必要とするが、街渠は車両重量に耐える構造とし路肩内に 設けるものとする 。	変更
2-6	215	(停車帯) 第9条 第4種(第4級を除く。)の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。 ～後略～	2-6	221	(停車帯) 第9条 第4種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。 ～後略～	変更
2-7-1	217	(1) 歩道、自転車道等の持つ機能 歩道、自転車道等には、歩行者や自転車の通行、アクセスや滞留のため交通機能に加え、空間機能がある。 ～中略～ 歩道、自転車道等には、通行機能や沿道施設へのアクセス機能、立ち話等の滞留時間機能といった交通機能だけではなく、市街地形成や環境空間等の空間機能がある。 交通機能は、一般に、道路空間の中で 自動車のための空間、歩行者、自転車のための空間 のそれぞれ独立して確保されるものであるが、空間機能は道路全体で確保されるものであり、道路全体のトータルバランスを考慮することが重要である。	2-7-1	223	(1) 歩道や自転車通行空間の持つ機能 歩道や自転車通行空間には、歩行者や自転車の通行、アクセスや滞留のため交通機能に加え、空間機能がある。 ～中略～ 歩道や自転車通行空間には、通行機能や沿道施設へのアクセス機能、立ち話等の滞留時間機能といった交通機能だけではなく、市街地形成や環境空間等の空間機能がある。 交通機能は、一般に、道路空間の中で 歩行者、自転車及び自動車のための空間 のそれぞれ独立して確保されるものであるが、空間機能は道路全体で確保されるものであり、道路全体のトータルバランスを考慮することが重要である。	変更
	217	a. 交通機能 歩行者、自転車を自動車から分離することにより、歩行者、自転車の通行の安全性を向上させるとともに、走行速度の低い自転車が車道を走行することにより交通容量や走行速度に影響を与えることを防ぎ、自動車交通の円滑性を図る。 ～後略～		223	a. 交通機能 歩行者、自転車及び自動車をそれぞれ分離することにより、それぞれの通行の安全性を向上させるとともに、走行速度の低い自転車が車道を走行することにより交通容量や走行速度に影響を与えることを防ぎ、自動車交通の円滑性を図る。 ～後略～	変更
		b. 空間機能 歩道、自転車道等を含めた道路全体で、良好な市街地を形成するための空間となるほか、歩道や自転車道等単独でも、植樹の空間を提供することにより、環境空間を形成したり、電話ボックスや郵便ポスト等の占用物件等を収容するための空間となるなどの空間機能がある。			b. 空間機能 歩道や自転車通行空間を含めた道路全体で、良好な市街地を形成するための空間となるほか、歩道や自転車道等単独でも、植樹の空間を提供することにより、環境空間を形成したり、電話ボックスや郵便ポスト等の占用物件等を収容するための空間となるなどの空間機能がある。	変更
	218	(2) 歩道、自転車道等の確保の考え方 歩道、自転車道等は車道とは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。		224	(2) 歩道や自転車通行空間の確保の考え方 歩道や自転車通行空間の確保にあたってはそれぞれ独立して通行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。	変更
	218	a. 歩行者・自転車空間ネットワークの形成 交通機能の観点からは、歩道、自転車道等は車道に付帯する施設ではなく、車道とは独立して計画すべきであり、独自のネットワークやニーズを考慮した計画とすべきである。このため、歩行者空間や自転車空間は自動車の通行空間とは別のネットワークを形成し、連続したものとする必要がある。 ～中略～ また、歩道、自転車道等の整備にあたっては、地域の状況に応じて、ペDESTリアンデッキや地下歩道等の道路の上下空間の利用を進めるとともに、沿道建築物内の道路等を有効活用するため沿道建物のセットバック(壁面後退)による歩行空間の創出等、沿道と一体となった空間とすることが必要である。		224	a. 歩行者や自転車のための通行空間ネットワークの形成 交通機能の観点からは、歩道や自転車通行空間は独自のネットワークやニーズを考慮した計画とすべきである。また、～中略～ さらに歩道や自転車通行空間の確保にあたっては、地域の状況に応じて、ペDESTリアンデッキや土地歩道等の道路の上下空間の利用を進めるとともに、沿道建築物内の道路等を有効活用するため沿道建物のセットバック(壁面後退)による歩行空間の創出等、沿道と一体となった空間とすることが必要である。	変更
		b. 歩行者、自転車、自動車の分離 ～前略～ 安全性を確保するため、自動車交通量の多い道路では、自動車の通行空間と歩行者・自転車の通行空間は原則として分離すべきである。また、歩行者・自転車の交通量が多い場合は、歩道と自転車道により、通行空間を分離すること望ましい。			b. 歩行者、自転車、自動車の分離 ～前略～ 安全性を確保するため、自動車の速度が高く自動車交通量の多い道路では、自動車の通行空間と歩行者・自転車の通行空間は原則として分離すべきである。また、歩行者・自転車の交通量が多い場合は、歩行者と自転車の通行空間を分離すべきである。	変更
		c. 多様な利用形態への対応 高齢者や身体障害者等を含め、誰もが安心して参加できる社会を形成することが重要であり、移動に際しての負担を軽減し、移動の利便性および安全性の向上を図るため、歩行者空間のバリアフリー化を進めることが重要である。特に「高齢者、身体障害者等の公共機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(平成12年法律第68号、以下「交通バリアフリー法」という。)に基づく重点整備地区内の 特定経路 については、早期にバリアフリー化することが必要である。 ～後略～			c. 多様な利用形態への対応 高齢者や障害者等を含め、誰もが安心して参加できる社会を形成することが重要であり、移動に際しての負担を軽減し、移動の利便性および安全性の向上を図るため、歩行者空間のバリアフリー化を進めることが重要である。特に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号、以下「バリアフリー法」という。)に基づく重点整備地区内の 生活関連経路 については、早期にバリアフリー化することが必要である。 ～後略～	変更
2-7-2	219	図2-18 移動手段別交通事故死者数の推移 図2-19 交通事故死者の移動手段別の割合	2-7-2	225	図2-18 移動手段別交通事故死者数の推移 図2-19 交通事故死者の移動手段別の割合	変更
	220	設置の考え方 (歩道) 第11条 第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。) 又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その核側に歩道を設けるものとする。 ～後略～		226	設置の考え方 (歩道) 第11条 第4種の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。) 又は自転車道を設ける第3種の道路には、その核側に歩道を設けるものとする。 ～後略～	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
2-7-2		2 第3種又は第4種第4級の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。 ～後略～			2 第3種の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。 ～後略～	変更
	221	(1) 歩道、自転車道等の設置の考え方 ～前略～ 道路構造令の規定では、歩行者、自転車、自動車それぞれの交通量に応じて歩道、自転車道等を設置することとしているが、実際の設置にあたっては交通量以外に、対象する道路のネットワーク特性、地域特性を十分考慮する必要がある。すなわち、幹線道路か生活道路かといった道路の種類や、沿道の立地状況や気象条件を含めた地域特性を考慮して、歩道、自転車道等を設置するか否かを決定することが重要である。 なお、道路構造令の規定では「ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。」としており、地域の状況に応じて。各道路管理者が歩道、自転車道等の設置の必要性を判断せきることとしている。		227	(1) 歩道、自転車道等の設置の考え方 ～前略～ 道路構造令の規定では、歩行者、自転車、自動車それぞれの交通量と、安全かつ円滑な交通の確保のための設置の必要性に応じて歩道、自転車道等設置することとしているが、実際の設置にあたっては、対象する道路のネットワーク特性、地域特性を十分考慮する必要がある。例えば自転車通行空間の確保には、交通状況等を踏まえ、自転車道以外にも車道に自転車専用通行帯やビクトグラム等を設置することで自転車通行空間を確保することができる。すなわち、幹線道路か生活道路かといった道路の種類や、沿道お立地状況や気象条件を含めた地域特性を考慮して、歩道や自転車通行空間を設置するか否かを決定することが重要である。 なお、道路構造令の規定では「ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。」としており、地域の状況に応じて。各道路管理者が歩道や自転車通行空間の設置の必要性を判断せきることとしている。	変更
	221	a. 歩行者空間ネットワークの検討 ～前略～ 鉄道の駅周辺の周辺や商業施設が集中している地区、病院、学校等の公共施設の周辺では、一般に歩行者の交通量が多く、また、通行形態も通常と異なる場合があるので、これらの立地を把握し、歩行者の経路を検討することが重要である。特に、通学路や交通バリアフリー法上の特定経路については、一般的な歩行者空間ネットワーク計画とは別に検討することが必要である。		227	a. 歩行者空間ネットワークの検討 ～前略～ 鉄道の駅周辺の周辺や商業施設が集中している地区、病院、学校等の公共施設の周辺では、一般に歩行者の交通量が多く、また、通行形態も通常と異なる場合があるので、これらの施設や駐車場の立地を把握し、歩行者の経路を検討することが重要である。特に、通学路や交通バリアフリー法上の生活関連経路については、一般的な歩行者空間ネットワーク計画とは別に検討することが必要である。	変更
	222	(3) 歩道、自転車道等の設置 歩行者・自転車空間ネットワークは、自動車交通量の多い道路では、歩道、自転車道等の設置により形成することが必要であるが、自動車交通量の少ない生活道路等では、必ずしも歩道、自転車道等を設置する必要はなく、むしろ自動車交通の抑制により、良好な歩行空間を確保することが適切な場合が多い。実際に歩道、自転車道等の設置の検討にあたっては、地域の状況に応じて、また、地元住民の意見を聞きながら、丁寧に対応していくことが必要である。地域の状況に応じた、歩道、自転車道等の設置についての例を示すと以下のとおりである。 ～中略～ 自転車道等の設置については、道路の形態による自転車の通行空間を考慮して検討する。自転車道、自転車歩行者道を設置しない場合の自転車空間は、一般に車道部となることから、車道部における自転車の通行えお勘案して広幅員の路肩の設置が考えられる。ただし、路上駐車車両が生じるなどの問題も予想されるため、沿道状況などに十分配慮して設置の形態を選ぶべきである。 自転車道は交通規制により両方向の通行も可能であることから、例えば、地形上の理由等により、道路の片側が一定の距離にわたって、沿道との出入りが制限される場合等、片側のみの設置が望ましい場合や、地域および交通特性を考慮して道路の片側に設置するだけで十分な場合もある。		228	(3) 歩道や自転車通行空間の設置 歩行者や自転車のための通行空間ネットワークは、自動車交通量の多い道路では、歩道や自転車通行空間の設置により形成することが必要であるが、必ずしも歩道や自転車通行空間を設置する必要はなく、むしろ自動車交通の抑制により、良好な歩行空間を確保することが適切な場合が多い。実際に、歩道や自転車通行空間の設置の検討にあたっては、地域の状況に応じて、また、地元住民の意見を聞きながら、丁寧に対応していくことが必要である。地域の状況に応じた、歩道や自転車通行空間の設置についての例を示すと以下のとおりである。 ～中略～ 自転車通行空間の確保については、自転車の利用特性、交通状況、地域における自転車ネットワーク計画の策定内容も踏まえ、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間を設置するのが良い。 例えば、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局警察庁交通局)によると、自転車ネットワークを構成する路線では、歩行者、自転車の安全性・快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況(自動車の規制速度及び交通量等)や道路状況(進路横断面構成)が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の形態を選定するものとする、とされている。	変更
	223	(4) 設置の形態 ～前略～ 一般に自転車の交通量が多い場合には、自転車の車道走行は、自転車にとって通行の危険性が大きく、また自動車の通行に著しい支障を及ぼすため両者を分離する必要がある。また歩行者と同一空間を通行させると、歩行者と自転車とのあつれきが生じ、両者の通行の安全性、快適性が損なわれるおそれがあるため、歩行者とも分離する必要がある。したがって、自転車の交通量が多い場合には、自転車のみ専用空間である自転車道が必要とされる。 自転車の交通量が少ない場合には、自転車道を設けることは現実的ではなく、自転車が自動車または歩行者と同一の空間を利用することはやむを得ないと考えられる。この場合、自動車の交通量が多く、自転車の車道走行が危険となる場合には、自転車が歩行者と同一の空間を共用する自転車歩行者道が採用される。また、自転車が歩行者と同一の空間を利用する場合でも、自転車の交通量が特に少ない場合で、歩行者および自転車双方の通行に支障がない場合は、歩道が採用される。		229	(4) 設置の形態 ～前略～ 例えば「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局警察庁交通局)によると、自転車ネットワークを構成する路線において ・自動車の速度が高い道路では、自転車と自動車を構造的に分離するものとする。 自転車と自動車を構造的に分離する場合、自転車道を整備するものとする。 ・自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路では、自動車と自転車は混在通行するものとする。自転車と自動車を混在通行とする場合、必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための路肩のカラー化、車道左側部の車線内に帯状の路面標示やビクトグラムの設置、自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討するものとする。 ・上記において中間にあたる交通状況の道路では、自転車と自動車と視覚的に分離する場合、自転車専用通行帯を設置するものとする。とされている。	変更
		a. 自転車道 ～前略～ 「自転車道」という用語は、この意味のほかに自転車歩行者道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を総称して広義の意味で用いられることもあり、 ～中略～ このような点を考慮すると、自転車交通量が500～700台/日を超えるか否かが自転車交通を分離する際の判断基準となろう。 なお、都市内の自転車道の計画策定にあたっては、単に一区間の自転車交通の処理だけでなく、自転車の通行経路全体について安全が図れるよう、自転車交通の動線に配慮して自転車道ネットワークが形成されるように留意する必要がある。			a. 自転車道 ～前略～ なお、都市内の自転車道の計画策定にあたっては、単に一区間の自転車交通の処理だけでなく、自転車の通行経路全体について安全が図れるよう、自転車交通の動線に配慮して自転車のための通行空間ネットワークが形成されるように留意する必要がある。	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
2-7-2	224	b. 自転車歩行者道 自転車道は自転車の交通量がある程度以上多い場合に必要であり、自転車の交通量が少ない場合には、自転車歩行者道の設置が現実的な対応と考えられる。自転車と歩行者が同一の部分を利用する場合、歩行者と自転車のあつれきが生じ、歩行者にとって危機となる場合もあると考えられるが、自転車の交通量が少ない場合には、適切な幅員あつることにより、危険性の相当分は回避できるものと考えられる。 自転車歩行者道は、自転車の通行の安全を図るため、自動車の交通量が多い場合に自転車、歩行者の交通量およびこれらの交通の状況を勘案して必要な場合に自転車歩行者道を設置するものとする。なお、自転車が非常に少ない場合には歩道として計画するほうが現実的であるが、この場合にも自転車の通行の安全が図れるよう留意する必要がある。 自転車歩行者道を検討するにあたって、自転車交通と歩行者交通とのあつれきが生じないよう適切な幅員を確保し、塗装色の違い等により通行区分を分けるなど、歩行者と自転車の通行の安全性に十分留意する必要がある。	2-7-2	229	b. 自転車歩行者道 自転車歩行者道の課題として、自転車と歩行者が同一の部分を利用するため、歩行者と自転車のあつれきが生じ、歩行者にとって危険となる場合もあると考えられる。よって、自転車歩行者道の適用にあたっては自転車の徐行徹底や舗装色の違いにより区分を分けるなどの歩行者への安全対策を実施した上で運用を検討する必要がある。	変更
		記載なし			c. 自転車専用通行帯等 道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両両通行帯の設けられた車道において、普通自転車が通行しなければならない車両両通行帯として指定された車両両通行帯をいう。いわゆる自動車と自転車を車道上で分離された通行空間であり、道路交通状況を鑑み、自動車と自転車を構造分離する必要のない進路に有効となる自転車通行空間である。	追記
	225	表2-10 歩行者平均交通量		230	表2-10 歩行者平均交通量	変更
	226	表2-11 交通量別の歩道設置状況		231	表2-11 交通量別の歩道設置状況	変更
2-7-3	227	3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道（以下「横断歩道橋等」という。）又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあっては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては2メートル、並木を設ける場合にあっては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあっては1メートル、その他の場合にあっては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。	2-7-3	232	3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道（以下「横断歩道橋等」という。）又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあっては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては2メートル、並木を設ける場合にあっては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあっては1メートル、その他/場合にあっては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。	変更
	228	(歩道) 第11条 4 横断歩道橋又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあっては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては2メートル、並木を設ける場合にあっては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあっては1メートル、その他の場合にあっては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。		233	(歩道) 第11条 4 横断歩道橋又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあっては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては2メートル、並木を設ける場合にあっては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあっては1メートル、その他の場合にあっては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級の道路にあっては、地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。	変更
	228	a. 交通機能を考慮した幅員の設定 ～前略～ 多様な利用形態を勘案した場合に必要な占有幅の例を表2-12に示す。		233	a. 交通機能を考慮した幅員の設定 ～前略～ 多様な利用形態の一例として、ドイツでは、身体障害者に必要な幅と長さの概要について、表2-12にの通り記載されているので参考にされたい。	変更
	229	表2-12 多様な利用形態とその専用幅		234	表2-12 身体障害者に必要な幅と長さの概要	変更
	230	記載なし		235	(3) 自転車専用通行帯 幅員は、自転車の安全な通行考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいが、道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることができる。なお、幅員が1.0m以上1.5m未満となる場合は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましい。	追記
	232	(5) 幅員決定の留意事項 歩道、自転車等の幅員の決定にあたっては、道路構造令に規定する最低幅員を満たすほか、次の要因にも留意して適切な幅員となるようにしなければならない。 i) 歩行者等の安全かつ快適な通行を確保するために、多様な利用形態を勘案して十分な幅員を有することとする。すなわち、商業地域、駅周辺などでは、歩行者等の交通量やピーク時間性、歩行状態を十分に考慮して、適切な幅員とする必要がある(図2-23)。		237	(6) 幅員決定の留意事項 歩道、自転車等の幅員の決定にあたっては、道路構造令に規定する最小幅員を満たすほか、次の要因にも留意して適切な幅員となるようにしなければならない(図2-23)。 i) 歩行者等の安全かつ快適な通行を確保するために、多様な利用形態を勘案して十分な幅員を有することとする。すなわち、商業地域、駅周辺などでは、歩行者等の交通量やピーク時間性、歩行状態を十分に考慮して、適切な幅員とする必要がある。	変更
	233	v ii) トンネル部においては、幅の広い歩道を設置する大断面となり、大幅なコスト増となる場合があることから、歩行者交通量の少ない場合は片側にのみ歩道を設置したり、管理用道路のみ歩道を設置したり、管理用道路のみとするなどとして必要最低限の幅員とする。		238	v ii) トンネル部においては、幅の広い歩道を設置する大断面となり、大幅なコスト増となる場合があることから、歩行者交通量の少ない場合は片側にのみ歩道を設置したり、管理用道路のみ歩道を設置したり、管理用道路のみとするなど、原則として必要最低限の幅員とする。	変更
2-7-4		a. 歩道および自転車歩行者の形状 ～前略～ 縁石を設置する場合には、その高さ、歩行者および自転車の通行を確保するとともに、沿道状況等に配慮し、車道等に対して15cmを標準とする。ただし、当該歩道等を設置する一定区間において車両乗入れ部を設けない場合または交通安全対策上必要な場合には20cmまで、橋またはトンネルの区間においては、当該構造物を保全するために25cmまで高くすることができる。 ～後略～	2-7-4		a. 歩道および自転車歩行者の形状 ～前略～ 縁石を設置する場合には、その高さ、歩行者および自転車の通行を確保するとともに、沿道状況等に配慮し、車道等に対して15cm以上とし、交通安全対策上必要な場合や、橋またはトンネルの区間において当該構造物を保全するために必要な場合には25cmまで高くすることができる。 ～後略～	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
2-7-4	234	i) セミフラット形式の特徴 ～前略～ 交通バリアフリー法に基づく道路の構造に関する基準である、 「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(H12年建設省令第40号)では、第7条第2項および第8条第1項の規定により、セミフラット形式を基本構造としており、交通バリアフリー法に定める重点整備地区においては、これに準拠する必要がある。また、これ以外の地区についても、セミフラット形式を採用することを基本とする。	2-7-4	239	i) セミフラット形式の特徴 ～前略～ バリアフリー法に基づく道路の構造に関する基準である、 「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」(H18年国土交通省令第116号)では、第7条第2項および第8条第1項の規定により、セミフラット形式を基本構造としており、バリアフリー法に定める重点整備地区においては、これに準拠する必要がある。また、これ以外の地区についても、セミフラット形式を採用することを基本とする。	変更
	235	b. 歩道等の縦断勾配 歩道等の縦断勾配に関する技術的基準は、「歩道における安全かつ円滑な通行の確保について」(平成11年9月10日都市局長・道路局長通達)に定められているので実施にあたっては、これによることとする。 ～後略～		239	b. 歩道等の縦断勾配 歩道等の縦断勾配に関する技術的基準は、「歩道の一般構造に関する基準」(平成17年2月3日都市・地域整備局長・道路局長)に定められているので実施にあたっては、これによることとする。 ～後略～	変更
	236	図2-26 スムース横断歩道の概要図 d. 交通バリアフリー法への対応 特に当該道路が、交通バリアフリー法上の重点整備地区における特定経路である場合には、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構想に関する基準」(平成12年建設省令第40号)に定められているので、これによらなければならない。 ～中略～ なお、交通バリアフリー法上の重点整備地区以外の箇所であっても、上記の基準やガイドラインに従い整備することが望ましい。		241	図2-26 スムース横断歩道の概要図 d. バリアフリー法への対応 特に当該道路が、バリアフリー法上の重点整備地区における生活定関連経路である場合には、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」成18年国土交通省令第116号)に定められているので、これによらなければならない。 ～中略～ なお、バリアフリー法上の重点整備地区以外の箇所であっても、上記の基準やガイドラインに従い整備することが望ましい。	変更
	237	(2) 自転車道等の構造 i) 自転車道の舗装面は交差道路との間に段差をつけず滑らかにすりつけるものとする。このとき自転車道のすりつけ勾配は5～8%とする。自転車歩行者道の車道との段差は2Cmを基準とする。また、自転車歩行者道のすりつけ勾配は5%以下とする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合は8%以下とすることができる。		242	(2) 自転車道等の構造 i) 自転車道の舗装面は、原則として交差道路との間に段差をつけず滑らかにすりつけるものとする。このとき自転車道のすりつけ勾配は5～8%を標準とする。自転車歩行者道の車道との段差は2Cmを基準とする。また、自転車歩行者道のすりつけ勾配は、原則として5%以下とする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合は8%以下とすることができる。	変更
2-7-6	240	(2) 自転車歩行者道、歩道 ～中略～ 歩道として整備した場合であっても、歩行者の通行に支障がなく、かつ自転車の通行に危険がないと認められる場合で、かつ歩道幅員が2m以上(橋梁、高架の道路、トンネル内等で特に必要がある場合は、1.5m以上)の場合は、自転車の通行が可能である。 参考のため道路交通法の適用条文を挙げると以下のとおりである。 (普通自転車の歩道通行) 第63条の4 普通自転車は、第17条第1項の規定にかかわらず、道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる。 2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分(道路標識等により通行すべき部分が指定された部分が指定されているときは、その指定された部分)を徐行しなければならない。また、普通自動車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。 自転車通行者道や歩道において、自転車を通行可能とするためには、都道府県公安委員会に対し上記の交通規制を要請する必要がある。また、この交通規制については交通法第110条の2第3項に「公安委員会は……第63条の4第1項……の道路標識等により交通の規制を行おうとするときは、当該規制の適用される道路の管理者の意見を聴かなければならない。」と定められている。 したがって、効果を十分に発揮させるためには道路管理者と都道府県公安委員会の綿密な連絡調整が必要になる。	2-7-6	244	(2) 自転車歩行者道 ～中略～	変更
2-8-2	242	積雪地域の幅員構成 2. 冬期交通確保幅は、道路および交通の状況等を考慮して定めるものとし、冬期側帯、冬期車道、冬期路肩で構成する。 (1) 冬期側帯は、0.25m以上とする。 (2) 冬期車道は当該道路区分の車道幅員を確保するものとする。ただし多車線道路において特別の理由によりやむを得ない場合は1車線当たり0.25m減じた値とすることができる。 (3) 冬期路肩は、0.5m以上とする。ただし、地域の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては0.5mまで縮小することができる。	2-8-2	247	積雪地域の幅員構成 2. 冬期交通確保幅は、冬期側帯、冬期車道、冬期路肩で構成し、道路および交通の状況等を考慮して定めるものとする。 (1) 冬期側帯は、原則として0.25m以上とする。 (2) 冬期車道は、原則として当該道路区分の車道幅員を確保するものとする。ただし多車線道路において特別の理由によりやむを得ない場合は1車線当たり0.25m減じた値とすることができる。 (3) 冬期路肩は、原則として0.5m以上とする。ただし、地域の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては0.5mまで縮小することができる。	変更
2-8-2	243	(2) 計画対象降雪深・計画対象積雪深 計画対象降・積雪深さをどのようにとるかは種々異議のあるところである。「新防雪工学ハンドブック」(社)日本建設機械化協会編)は、防雪計画にあたっての設計積雪深さとして30年確率最大積雪深さを採用している。 ～後略～	2-8-2	247	(2) 計画対象降雪深・計画対象積雪深 計画対象降・積雪深さをどのようにとるかは種々異議のあるところである。「新編 防雪工学ハンドブック」(社)日本建設機械化協会編)は、防雪計画にあたっての設計積雪深さとして30年確率最大積雪深さを採用している。 ～後略～	変更
	244	図2-30 積雪地域の平均気温と降水量		249	図2-30 積雪地域の平均気温と降水量	変更
	249	(9) 橋・高架の道路の堆雪幅 ～前略～ なお、第3種、第4種の橋等の堆雪幅は第1級1.25m、第2級1.0皿、第3級0.75mとする(図2-32)。		253	(9) 橋・高架の道路の堆雪幅 ～前略～ なお、第3種、第4種の橋等の堆雪幅は第1級1.25m、第2級1.0皿、第3級0.75mを標準とする(図2-32)。	変更
	249	図2-32 橋・高架の道路の幅員構成例(第2級の場合)		254	図2-32 橋・高架の道路の幅員構成例	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
2-9-2	252	～前略～ また、植樹帯を設置することにより、交差点部、曲線部等において安全な通行を確保するために必要な視界を妨げないように、見通しに必要な空間を 確保しなければならない 。 ～後略～	2-9-2	257	～前略～ また、植樹帯を設置することにより、交差点部、曲線部等において安全な通行を確保するために必要な視界を妨げないように、見通しに必要な空間を 確保することが必要である 。 ～後略～	変更
2-9-3	254	(2) 都心部における植樹帯 ～前略～ 特に都市の活動の中心となる道路や、都市の活動拠点を結ぶ道路など、都市や地域の骨格となる道路は、地域特性に見合った空間機能の確保の観点から広い道路幅員が必要となり、植樹帯の幅員も、道路構造令第11条の4第2項で定められた標準値よりも 広幅員とすることが望ましい 。また植樹帯の植栽についても、沿道環境の確保や景観との調和を図るよう植栽地の配置や配植の構造、樹種の構成等について配慮する必要がある(図2-34)	2-9-3	259	(2) 都心部における植樹帯 ～前略～ 特に都市の活動の中心となる道路や、都市の活動拠点を結ぶ道路など、都市や地域の骨格となる道路は、地域特性に見合った空間機能の確保の観点から広い道路幅員が必要となり、植樹帯の幅員も、道路構造令第11条の4第2項で定められた標準値よりも 広幅員とすることについて配慮することが必要である 。また植樹帯の植栽についても、沿道環境の確保や景観との調和を図るよう植栽地の配置や配色の構造、樹種の構成等について配慮する必要がある(図2-34)	変更
2-9-4	256	(1) 植栽の設計 植樹帯は、 高木と低木を植栽し、連続した帯状の緑地とするのが一般的である 。 植樹帯が広幅員の場合は、沿道の状況に応じて芝生地、低木の群植、寄植などの単独またはそれらの組合せによる配植を考慮する。都市部の主要な箇所においては、状況により植樹帯の一部に季節草花を植栽し、花壇とするのもよい。 ～後略～	2-9-4	261	(1) 植栽の設計 植樹帯が広幅員の場合は、沿道の状況に応じて芝生地、低木の群植、寄植などの単独またはそれらの組合せによる配植を考慮する。都市部の主要な箇所においては、状況により植樹帯の一部に季節草花を植栽し、花壇とするのもよい。 ～後略～	削除
	256	(2) 樹種の選定 ii) なるべく維持管理に費用がかからないもの、または手入れの容易な樹種とし、維持管理作業に機械化可能な配植や手法を用いることが望ましい。 なお、 植樹帯の植栽等 については「道路緑化技術基準・同解説」((社)日本道路協会)を参考にするとよい。		262	(2) 樹種の選定 ii) なるべく維持管理に費用がかからないもの、または手入れの容易な樹種とし、維持管理作業に機械化可能な配植や手法を用いることが望ましい。 なお、 植樹帯の構造等 については「道路緑化技術基準・同解説」((社)日本道路協会)を参考にするとよい。	変更
2-10-3	260	(3) 歩道、自転車道および自転車歩行者道 副道を設ける場合には、歩行者、自転車の通行の状況に十分配慮し、これら歩行者および自転車の安全な通行が図る必要がある場合には、副道部分に 歩道、自転車道および自転車歩行者道 を設けるものとする。また鉄道との交差箇所など本線にも歩行者・自転車の利用がある箇所については、本線にも 歩道、自転車道または自転車歩行者道 の設置を検討する必要がある。	2-10-3	265	(3) 歩道や自転車通行空間 副道を設ける場合には、歩行者、自転車の通行の状況に十分配慮し、これら歩行者および自転車の安全な通行の確保を図る必要がある場合には、副道部分に 歩道や自転車通行空間 を設けるものとする。また鉄道との交差箇所など本線にも歩行者・自転車の利用がある箇所については、本線にも 歩道や自転車通行空間 の設置を検討する必要がある。	変更
2-11-2	262	環境施設帯の設置 ～前略～ ただし、幹線道路が自動車専用道路であって、次のi)またはii)のいずれか一つに該当し、かつ夜間に相当の重交通が見込まれるものについては、当該幹線道路の各側の車道端から幅20mの土地を道路用地として 取得するものとする 。 なお、この場合において建築物の不燃堅平化が進んでいる地域については、これを 10mとするものとする 。 i) 当該幹線道路の構造が切土又は盛土であること ii) 当該幹線道路の構造が高架(他の道路の上部に設けられ場合に限る)であること また地形の状況その他の特別の理由により、やむを得ない場合においては、上記の値によらないことができるものとする。	2-11-2	266	環境施設帯の設置 ～前略～ ただし、幹線道路が自動車専用道路であって、次のi)またはii)のいずれか一つに該当し、かつ夜間に相当の重交通が見込まれるものについては、当該幹線道路の各側の車道端から幅20mの土地を道路用地として 取得することを標準とする 。 なお、この場合において建築物の不燃堅平化が進んでいる地域については、これを 10mを標準とする 。 i) 当該幹線道路の構造が切土又は盛土であること ii) 当該幹線道路の構造が高架(他の道路の上部に設けられ場合に限る)であること また地形の状況その他の特別の理由により、やむをえない場合においては、上記の値によらないことができるものとする。	変更
	263	(2) 環境施設帯の幅員 b. ～前略～ ここで夜間に相当の重交通が見込まれるとは、「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定めた総理府令」(平成12年総理府令第15号)に基づき都道府県間知事が定め夜間において、ピーク時間交通量が普通自動車換算(普通自動車、自動二輪および小型特殊自動車は換算率1、大型自動車および大型特殊自動車は換算率10)で3,000台/時以上の場合をいう。 ～後略～		268	(2) 環境施設帯の幅員 b. ～前略～ ここで夜間に相当の重交通が見込まれるとは、「騒音に係る環境基準」(平成10年環境省令第64号)に定められた夜間において、ピーク時間交通量が普通自動車換算(普通自動車、自動二輪および小型特殊自動車は換算率1、大型自動車および大型特殊自動車は換算率10)で3,000台/時以上の場合をいう。 ～後略～	変更
2-12-3	268	(2) 建築限界 ～前略～ また、上部に立体横断施設等を設置する場合には、構造物との安全な離隔も考慮した路面電車の架空電車線の設置空間を確保する必要がある。なお、架空電車線の高さは、軌道建設規程第32条の5において5.0m以上5.4m以下と規定されている。 ～後略～	2-12-3	273	(2) 建築限界 ～前略～ また、上部に立体横断施設等を設置する場合には、構造物との安全な離隔も考慮した路面電車の架空電車線の設置空間を確保する必要がある。なお、架空電車線の高さは、軌道建設規程第32条の5において 軌間が1,067mまたは1.435mの軌道にあっては5.0m以上5.4m以下と規定されている 。 ～後略～	変更
2-12-4	269	(1) 線形の考え方 軌道は、軌道経営者が敷設し、軌道運転規則(昭和29年運輸省令第22号)および道路交通法の規定の範囲内で軌道経営者が現地の状況に応じ設定した運行速度により運行されている。一方、道路管理者が路面電車の走行空間を含む道路を整備する場合、軌道敷としてどのような構造を担保するか道路管理者が判断する必要があるが、軌道はその特性上、一旦整備すると線形等の改良は容易でなく、当初付与する構造が将来にわたり路面電車の機能に影響することとなる。 海外のLRT化に見られるような新しい車両の開発が進むなか、将来にわたる路面電車の公共交通機関としての機能の発現について、輸送力、走行の円滑性、快適性、快適性の面から十分配慮することが必要であること 、また、路面電車と歩行者、自動車等が共存する道路空間における交通の安全性を担保する観点から、単路部においては、当該道路の設計速度を勘案し適切な線形を確保することが望ましい。	2-12-4	274	(1) 線形の考え方 軌道は、 基本的に 軌道経営者が敷設し、軌道運転規則(昭和29年運輸省令第22号)および道路交通法の規定の範囲内で軌道経営者が現地の状況に応じ設定した運行速度により運行されている。一方、道路管理者が路面電車の走行空間を含む道路を整備する場合、軌道敷としてどのような構造を担保するか道路管理者が判断する必要があるが、軌道はその特性上一旦整備すると線形等の改良は容易でなく、当初付与する構造が将来にわたり路面電車の機能に影響することとなる。 LRT化に向けて新しい車両の開発が進むなか、将来にわたる路面電車の公共交通機関としての機能の発現について、輸送力、走行の円滑性、快適性の面から十分配慮することが必要であること 、また、路面電車と歩行者、自動車等が共存する道路空間における交通の安全性を担保する観点から、単路部においては、当該道路の設計速度を勘案し適切な線形を確保することが望ましい。	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
2-12-4	272	(7) 軌道敷と車道等の区分 軌道敷と車道との間の必要な側方余裕については、車道に接続する路肩として確保する。また、安全性の観点から、軌道敷と車道は、区画線、縁石、舗装パターン等による区分を行うものとする。さらに設置のための幅員が確保できる場合は、さく、分離帯等により車道等と分離することが望ましい。軌道敷と車道等の区分の例を図2-43に示す。	2-12-4	277	(7) 軌道敷と車道等の区分 軌道敷と車道との間の必要な側方余裕については、車道に接続する路肩として確保する。また、安全性の観点から、軌道敷と車道は、 原則として 、区画線、縁石、舗装パターン等による区分を行うものとする。さらに設置のための幅員が確保できる場合は、さく、分離帯等により車道等と分離することが望ましい。軌道敷と車道等の区分の例を図2-43に示す。	変更
	272	図2-43 軌道敷と車道等の区分の例		277	図2-43 軌道敷と車道等の区分の例	変更
2-12-5	274	(2) 路面電車停留場の構造 路面電車停留場の構造は、 交通バリアフリー法 の重点整備地区の内外にかかわらず、以下に示す「 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 」(平成12年建設省令第40号)に適合する構造としなければならない。 1. 乗降場 (1) 有効幅員は、乗降場の両側を使用するものは2m以上、片側を使用するものは、1.5m以上とする。	2-12-5	279	(2) 路面電車停留場の構造 路面電車停留場の構造は、 バリアフリー法 の重点整備地区の内外にかかわらず、以下に示す「 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令 」(平成18年国土交通省令第116号)に適合する構造としなければならない。 1. 乗降場 (1) 有効幅員は、乗降場の両側を使用するものは2m以上、片側を使用するものは、 原則として 1.5m以上とする。	変更
	275	2. 傾斜路の勾配 (1) 縦断勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8%以下とする。		280	2. 傾斜路の勾配 (1) 縦断勾配は、 原則として 5%以下とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8%以下とする。	変更
2-12-5	275	路面電車停留場の設置箇所が 交通バリアフリー法 の重点整備地区内にある場合、その構造は上記省令によらなければならないのは当然であるが、高齢者、 身体障害者等 の利用に配慮し、重点整備地区外であっても上記省令に準拠した構造とすることが望ましい。 具体的な整備の考え方については「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」(財)国土地技術研究センター を参考にする。路面電車停留場の例を図2-45に示す。乗降場の長さは、進行車両の長さを考慮して決める必要がある。傾斜路(スロープ)の長さは、乗降場の高さに応じて上記省令で定める縦断勾配の値を満たすように決定するものとする。 なお、交通島の縁端と路面電車の車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔を小さくする観点から、交通島の一部が軌道敷内に張り出して設置されることもやむを得ないが、軌道敷に緊急車両等の通行が想定される場合は、交通島の張り出しを除いた軌道敷の健全幅員は2.75m以上確保しなければならない。	2-12-5	280	路面電車停留場の設置箇所が バリアフリー法 の重点整備地区内にある場合、その構造は上記省令によらなければならないのは当然であるが、高齢者、 障害者等 の利用に配慮し、重点整備地区外であっても上記省令に準拠した構造とすることが望ましい。『 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令 』で定められた事項、例えば、「乗降場には、ベンチ及びその上屋を設ける」などを含めて、『 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 』第10条において、 道路管理者は、その管理する新設特定道路を道路移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。また、管理する道路(新設特定道路を除く。)を道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。	変更
	277	H 普通道路にあつては4.5メートル、小型道路にあつては3メートル。ただし、 第3種第5級又は第4種第4級 の普通道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、4メートル(大型の自動車の交通量が極めて少なく、かつ、当該道路の近くに大型の自動車が迂回することができる道路があるときは、3メートル)まで縮小することができる。		282	H 普通道路にあつては4.5メートル、小型道路にあつては3メートル。ただし、 第3種第5級 の普通道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、4メートル(大型の自動車の交通量が極めて少なく、かつ、当該道路の近くに大型の自動車が迂回することができる道路があるときは、3メートル)まで縮小することができる。	変更
2-13-1	279	車道部の建築限界 ～前略～ 普通道路の路肩等においては、構造物の設計、施工上の必要から、最も低い高さを3.8mとしたハンチ切欠き部を設けている(H=3.8mの時はハンチを設けない、b=0)。また、指定経路におけるISOコンテナ等特殊車両の通行を考慮する場合、路肩端にてH=4.1m以上としたハンチ切欠き部を設けるものとする。 なお、地覆を設ける道路については地覆前面においてH=4.1m以上を確保するものとする。 ～後略～	2-13-1	284	車道部の建築限界 ～前略～ 普通道路の路肩等においては、構造物の設計、施工上の必要から、最も低い高さを3.8mとしたハンチ切欠き部を設けている(H=3.8mの時はハンチを設けない、b=0)。また、指定経路におけるISOコンテナ等特殊車両の通行を考慮する場合、 原則として 、路肩端にてH=4.1m以上としたハンチ切欠き部を設けるものとする。なお、地覆を設ける道路については地覆前面においてH=4.1m以上を確保するものとする。 ～後略～	変更
	280	(3) 中央帯または交通島を設ける道路 ～前略～ また、中央帯に設ける側帯に特例値を用いる場合は、車道にハンチ切欠き部が入らないよう「d」の値をⅢ、2-3で示す表2-5の側方余裕幅の特例値以下におさめるものとする。 第1種第2級の道路の設計速度100km/hの場合、「c」の値は0.5m以上とするものとする。		285	(3) 中央帯または交通島を設ける道路 ～前略～ また、中央帯に設ける側帯に特例値を用いる場合は、車道にハンチ切欠き部が入らないよう、 原則として 「d」の値をⅢ、2-3で示す表2-5の側方余裕幅の特例値以下におさめるものとする。 第1種第2級の道路の設計速度100km/hの場合、「c」の値は 原則として 、0.5m以上とするものとする。	変更
2-13-3	281	建築限界線のとり方 建築限界の上限線は路面と平行にとるものとする。 また、両側線は原則として図2-46に示すとおり (a) 標準の横断勾配を有する区間では鉛直 (b) 片勾配を有する区間では路面に直角、ただし、横断勾配以下の勾配となる区間については鉛直にとるものとする。	2-13-3	286	建築限界線のとり方 建築限界の上限線は路面と平行にとるものとする。 また、両側線は原則として図2-46に示すとおり (a) 標準の横断勾配を有する区間では鉛直 (b) 片勾配を有する区間では路面に直角、ただし、 標準の横断勾配以下の勾配となる区間については鉛直にとるものとする。	変更
	285	(2) 道路線形の連続性 ～前略～ このような走行状況に対して走行の安全を期するためには、運転者の速度選択性向を考慮に入れて、走行速度の急変を要するような線形は避けなければならない。 ～中略～ 長い直線の終端に小さな曲線部を設けるようなことはすべきでないし、大きな半径の曲線部から小さな曲線部へ急激に変化するような線形も設けるべきではない。 ～後略～		289	(2) 道路線形の連続性 ～前略～ このような走行状況に対して走行の安全を期するためには、運転者の速度選択性向を考慮に入れて、走行速度の急変を要するような線形は 原則として 、避けなければならない。 ～中略～ 原則として 、長い直線の終端に小さな曲線部を設けるようなことはすべきでないし、大きな半径の曲線部から小さな曲線部へ急激に変化するような線形も設けるべきではない。 ～後略～	変更
3-1-2	288	(1) 設計の一般方針 a. 長い直線はできるだけ避けること ～前略～ 地方部において、直線を用いる場合の経験的な標準の限界長の目安が「交通工学ハンドブック2001」((社)交通工学研究会)に紹介されているので参考にする。とよい。	3-1-2	292	(1) 設計の一般方針 a. 長い直線はできるだけ避けること ～前略～ 「交通工学ハンドブック2014」((一社)交通工学研究会)によれば、地方部における直線の適用にあたって、最大区間長の目安として、設計速度(km/h)の値をそのまま20倍にした値(m)程度とするのが経験的によいとされている。また最小区間長の目安も同じく2倍した値(m)程度との経験値が示されている。	変更
	288	a. 長い直線はできるだけ避けること 表3-1直線長の標準の限界		292		削除

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
3-1-2	288	b. 連続した円曲線相互の曲線半径の比を適切なものとする ～前略～ 例えば、アウトバーンなどの高速道路では、図3-3に示す範囲の組合せを一つの目安としており、具体的な組合せ例を示せば、片方の曲線半径が500mとする場合、これに続くもう一方の曲線半径は300m～1,300mの範囲の中から設定すべきと読みとることができる。	3-1-2	292	b. 連続した円曲線相互の曲線半径の比を適切なものとする ～前略～ 例えば、 ドイツの地方部一般道路の基準RAL (2012) では、図3-3に示す範囲の組合せを一つの目安としており、具体的な組合せ例を示せば、片方の曲線半径が500mとする場合、これに続くもう一方の曲線半径は300m～1,300mの範囲の中から設定すべきと読みとることができる。	変更
	289	b. 連続した円曲線相互の曲線半径の比を適切なものとする 図3-3背向曲線での前後に隣り合った円曲線半径の間の調和 出典：「RAS-L (ドイツ) 1995」		293	b. 連続した円曲線相互の曲線半径の比を適切なものとする 図3-3背向曲線での前後に隣り合った円曲線半径の間の調和 出典：「RAL (ドイツ) 2012」	変更
	290	(2) 避けることが望ましい平面線形相互の組合せ b. 長い直線の終端に曲線半径が小さい円曲線を入れることは避けること 長い直線区間の終端に小さな曲線半径の円曲線を設けることは避けるべきである。 ～後略～		294	(2) 避けることが望ましい平面線形相互の組合せ b. 長い直線の終端に曲線半径が小さい円曲線を入れることは避けること 原則として 、長い直線区間の終端に小さな曲線半径の円曲線を設けることは避けるべきである。 ～後略～	変更
3-1-3	291	(2) 避けることが望ましい縦断線形相互の組合せ b. 短区間で凹凸を繰り返す縦断線形にすることは避けること 道路が、起伏する丘陵地を横断するような場合、地形に合わせて上り、下りの縦断勾配が連続的に密に反復されることによって縦断的に凹部がかくされ、凸部だけが断続的にみられるような、いわゆるジェットコースター式の縦断線形は避けなければならない。 ～後略～	3-1-3	295	(2) 避けることが望ましい縦断線形相互の組合せ b. 短区間で凹凸を繰り返す縦断線形にすることは避けること 道路が、起伏する丘陵地を横断するような場合、地形に合わせて上り、下りの縦断勾配が連続的に密に反復されることによって縦断的に凹部がかくされ、凸部だけが断続的にみられるような、いわゆるジェットコースター式の縦断線形は 原則として 、避けなければならない。 ～後略～	変更
3-1-7	308	3-1-7本章の適用にあたって a. 線形設計にあたっては、安全かつ快適な走行を確保するため、各線形要素をできるだけ走行の実態に見合ったものとするべきで、道路構造令を満足すればよいとする考え方は設計者として避けるべきであり、常に運転者の一般的性向から生じうる危険について配慮をする必要がある。	3-1-7	312	3-1-7本章の適用にあたって a. 線形設計にあたっては、安全かつ快適な走行を確保するため、各線形要素をできるだけ走行の実態に見合ったものとするべきで、道路構造令を満足すればよいとする考え方は設計者として、 原則 、避けるべきであり、常に運転者の一般的性向から生じうる危険について配慮をする必要がある。	変更
3-3-1	313	ii) 運転者の快適性を考慮した限界値 ～前略～ これによると50km/h以下で $f=0.16$ 、120km/hでは $f=0.09$ が快適性からみた限界のようである。 ～後略～	3-3-1	317	ii) 運転者の快適性を考慮した限界値 ～前略～ これによると50km/h以下で $f=0.16 \sim 0.19$ 、120km/hでは $f=0.09$ が快適性からみた限界のようである。 ～後略～	変更
	313	iii) 設計に用いる横すべり摩擦係数 ～前略～ なお、AASHTOおよびRAS-Lと比較して f の値を示すと図3-17のようになる。		318	iii) 設計に用いる横すべり摩擦係数 ～前略～ なお、 AASHTO (2011) と比較して f の値を示すと図3-17のようになる。	変更
	314	d. 最小曲線半径の算定 ～前略～ なお、第4種の道路にあって、地形の状況その他の特別の理由により、片勾配を付さない場合があるが、その場合においては、片勾配の値として標準的な横断勾配(-2%)を用いて算出した曲線半径を最小値とするものとする。 ～後略～		319	d. 最小曲線半径の算定 ～前略～ なお、第4種の道路にあって、地形の状況その他の特別の理由により、片勾配を付さない場合があるが、その場合においては、 原則として 、片勾配の値として標準的な横断勾配(-2%)を用いて算出した曲線半径を最小値とするものとする。 ～後略～	変更
	315	a. 最小曲線半径の規定値 ～前略～ このことは6%の最大片勾配を付した場合の最小曲線半径の算定で用いた許容される f の値よりも、実際の f の値は、片勾配が多く設定されることにより小さくなる。			a. 最小曲線半径の規定値 ～前略～ このことは6%の最大片勾配を付した場合の最小曲線半径の算定で用いた許容される f の値よりも、実際の f の値は、片勾配が 大きく 設定されることにより小さくなる。	変更
3-3-3	318	(1) 最小曲線半径の適用について ～前略～ このため、道路構造令に規定されているからといって小さな曲線半径を安易に用いて設計することは避けるべきである。 ～後略～	3-3-3	322	(1) 最小曲線半径の適用について ～前略～ このため、道路構造令に規定されているからといって小さな曲線半径を安易に用いて設計することは、 原則として 避けるべきである。～後略～	変更
	319	(2) 最小曲線半径と道路の規格 a. 設計速度40km/h以上の道路について ～前略～ この場合、制約を受ける地形をはさむごく限られた区間にのみ、低い設計速度を適用することは避けなければならない。 ～後略～		323	(2) 最小曲線半径と道路の規格 a. 設計速度40km/h以上の道路について ～前略～ この場合、制約を受ける地形をはさむごく限られた区間にのみ、低い設計速度を適用することは 原則として 避けなければならない。 ～後略～	変更
3-3-3	319	d. 積雪寒冷地域における最小曲線半径について ～前略～ ただし、最大は60km/hまでとする。 ～後略～	3-3-3	324	d. 積雪寒冷地域における最小曲線半径について ～前略～ ただし、最大は 原則として 60km/hまでとする。 ～後略～	変更
3-4-1	321	3-4-1最小曲線長 車道の曲線部の中心線の長さ(当該曲線部に接する緩和区間が曲線形である場合においては当該緩和区間の長さを加えた長さ)は、道路交角が 7° 以上の場合にはⅢ、3-7に規定する緩和区間の長さの2倍以上とするものとし、道路交角 7° 未満の場合には、設計速度に応じ、次の表の曲線長の欄の左欄に掲げる長さ以上のものとする。 ～後略～	3-4-1	325	3-4-1最小曲線長 道路の曲線部の中心線の長さ(当該曲線部に接する緩和区間が曲線形である場合においては当該緩和区間の長さを加えた長さ)は、道路交角が 7° 以上の場合はⅢ、3-7に規定する緩和区間の長さの2倍以上とするものとし、道路交角 7° 未満の場合には、 原則として 設計速度に応じ、次の表の曲線長の欄の左欄に掲げる長さ以上のものとする。 ～後略～	変更
	323	(3) 道路交角が7°未満の場合の曲線長 ～前略～ ここで交差角が 7° 未満の場合、緩和曲線をすべてクロソイドの凸形と考え、Secant length N が、交差角が 7° の場合の N と同じ値になるような曲線長を最小曲線長とする。 $AB=N$ クロソイドの式より ～後略～		328	(3) 道路交角が7°未満の場合の曲線長 ～前略～ ここで交差角が 7° 未満の場合、緩和曲線をすべてクロソイドの凸形と考え、Secant length N が、交差角が 7° の場合の N と同じ値になるような曲線長を 最小曲線長 とすると $AB=N$ ～後略～	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
3-5-1	327	3-5-1曲線部の最大片勾配 ～前略～ したがって、このgfを減少させるために片勾配はできるだけ大きくとることが必要になってくるが、設計速度よりもはるかに遅い速度で走行する自動車は、片勾配によって曲線の内側へ向かおうとする力に対抗して、不自然なハンドル操作を強制されたり、制動時に横すべりしたりすることや、氷結時の発進等を考えると、あまり大きな片勾配をつけることはできない。 ～中略～ RAS-Lに規定されている最大片勾配の値は8%、AASHTOについては表3-12に示すとおりである。	3-5-1	331	3-5-1曲線部の最大片勾配 ～前略～ したがって、このgfを減少させるために片勾配はできるだけ大きくとることが必要になってくるが、設計速度よりもはるかに遅い速度で走行する自動車は、片勾配によって曲線の内側へ向かおうとする力に対抗して、不自然なハンドル操作を強制されたり、制動時に横すべりしたりするし、また、氷結時の発進等を考えると、あまり大きな片勾配をつけることはできない。 ～中略～ ドイツの高速道路の基準RAA (2008) および地方幹線道路の基準RAL (2012) に規定されている最大片勾配の値は7%、AASHTOについては表3-11に示すとおりである。	変更
3-5-3	329	3-5-3曲線半径と片勾配の値 車道、中央帯(分離帯を除く。)および車道に接続して設ける路肩の曲線部には、当該曲線部の曲線半径の値および設計速度に応じ下表に示す値により片勾配を付するものとする。 ～後略～	3-5-3	334	3-5-3曲線半径と片勾配の値 車道、中央帯(分離帯を除く。)および車道に接続して設ける路肩の曲線部には、当該曲線部の曲線半径の値および設計速度に応じ 下表に示す値を標準として 、片勾配を付するものとする。 ～後略～	変更
3-6-3	348	(2) 都市部の道路の拡幅 ～前略～ ただし、このような場合においても、大型車の交通が予想される道路にあっては、車道幅員を2.5m(大型車の車両幅)に図3-30によって求めた拡幅量を加えた幅員以下にすべきではない。	3-6-3	352	(2) 都市部の道路の拡幅 ～前略～ ただし、このような場合においても、大型車の交通が予想される道路にあっては、 原則として 、車道幅員を2.5m(大型車の車両幅)に図3-30によって求めた拡幅量を加えた幅員以下にすべきではない。	変更
3-6-3	348	(3) 第3種第5級、第4種第4級の道路の拡幅 ～前略～ 特に大型車の交通の予想される道路にあっては、車線幅員2.5m(普通自動車の車両幅)に図3-30によって求めた普通自動車の場合の拡幅量を加えた幅員以下にすべきではない。	3-6-3	352	(3) 第3種第5級、第4種第4級の道路の拡幅 ～前略～ 特に大型車の交通の予想される道路にあっては、 原則として 、車線幅員2.5m(普通自動車の車両幅)に図3-30によって求めた普通自動車の場合の拡幅量を加えた幅員以下にすべきではない。	変更
	349	(4) 小型道路の曲線部の拡幅 ～前略～ したがって、小型道路においても、曲線部の拡幅の算定式を適用し、曲線半径に応じた1車線あたりの拡幅量を規定するものとする。 ～中略～ ただし、このような場合においても、普通自動車相当の緊急車両の幅(2.5m)に図3-30によって求めた普通自動車の場合の拡幅量を加えた幅員以下にすべきではない。		353	(4) 小型道路の曲線部の拡幅 ～前略～ したがって、小型道路においても、 原則として 、曲線部の拡幅の算定式を適用し、曲線半径に応じた 1車線あたりの拡幅量を算出するものとする。 ～中略～ ただし、このような場合においても、 原則として 、普通自動車相当の緊急車両の幅(2.5m)に図3-30によって求めた普通自動車の場合の拡幅量を加えた幅員以下にすべきではない。	変更
3-6-4	350	(2) 拡幅量と平面線形 ～前略～ このような線形は視覚的に非常にみぐるしいばかりでなく、運転者に無理なハンドル操作を行わせ、危険でもあるのでこのようなことは絶対に避けなければならない。 ～後略～	3-6-4	354	(2) 拡幅量と平面線形 ～前略～ このような線形は視覚的に非常にみぐるしいばかりでなく、運転者に無理なハンドル操作を行わせ、危険でもあるのでこのようなことは絶対に 避けることが必要である。 ～後略～	変更
3-7-4	360	3-7-4緩和曲線の省略 特に、高速走行の場合等には、視覚的な滑らかさを確保する意味からも、なるべく緩和曲線を挿入するのが望ましいが、緩和曲線を省略できる曲線半径の限界は、次のように定めるものとする。 ～後略～	3-7-4	364	3-7-4緩和曲線の省略 特に、高速走行の場合等には、視覚的な滑らかさを確保する意味からも、なるべく緩和曲線を挿入するのが望ましいが、緩和曲線を省略できる曲線半径の限界は、 原則として 次のように定めるものとする。 ～後略～	変更
3-8	365	3-8片勾配、拡幅等の場合のすりつけ 1. 片勾配を付する場合、または片勾配の値の変化する場合、もしくは曲線部の拡幅を行う場合には、すりつけを行うものとする。 ～中略～ 3. 片勾配ならびに拡幅のすりつけは、緩和区間内で行うものとする。	3-8	369	3-8片勾配、拡幅等の場合のすりつけ 1. 片勾配を付する場合、または片勾配の値の変化する場合、もしくは曲線部の拡幅を行う場合には、 原則として すりつけを行うものとする。 ～中略～ 3. 片勾配ならびに拡幅のすりつけは、 原則として 緩和区間内で行うものとする。	変更
3-8-1	367	(1) 片勾配のすりつけ方 ～前略～ 表3-25各国規定値の比較 (中略) したがって、AASHTO、RAS-Lの値を参照し、必要な検算を行って決定することにした。 ～中略～ AASHTOでは、車線数の増加によるすりつけ長の補正を表3-25のように行っているが、4車線の場合について、すりつけ率を算出すると、 ～中略～ 以上のようなことを勘案して、図3-41における(a-2)、(b-2)の場合は規定のすりつけ率までとつてもよいが、(a-1)、(b-1)の場合には表3-25の最上欄のAASHTO(2011)の値を最大すりつけ率としておさえるほうが望ましい。	3-8-1	371	(1) 片勾配のすりつけ方 ～前略～ 表3-24各国規定値の比較 ～中略～ したがって、 AASHTO (2011) 、 ドイツの基準の値を参照し 、必要な検算を行って決定することにした。 ～中略～ AASHTO (2011) では、車線数の増加によるすりつけ長の補正を表3-25のように行っているが、4車線の場合について、すりつけ率を算出すると、 ～中略～ 以上のようなことを勘案して、図3-41における(a-2)、(b-2)の場合は規定のすりつけ率までとつてもよいが、(a-1)、(b-1)の場合には表3-25の最上欄の AASHTO (2011) の値を最大すりつけ率としておさえるほうが望ましい。	変更
3-8-1	369	(2) 片勾配のすりつけと緩和曲線長 ～前略～ なお、緩和区間の項で述べたように、所要緩和区間長は、曲率のすりつけのための区間長と密接な関係があるので、それとの関連で、大きいほうに定めなければならない。 ～後略～	3-8-1	373	(2) 片勾配のすりつけと緩和曲線長 ～前略～ なお、緩和区間の項で述べたように、所要緩和区間長は、曲率のすりつけのための区間長と密接な関係があるので、それとの関連で、 原則として 、大きいほうに定めなければならない。 ～後略～	変更
	370	(3) 排水のために必要な最小すりつけ率 ～前略～ RAS-Lでは横断勾配が0になる近傍のすりつけ率を回転軸から車道縁までの幅に対して0.1%より小さくしてはならないと規定している。 ～後略～		374	(3) 排水のために必要な最小すりつけ率 ～前略～ ドイツの高速道路の基準RAA (2008) , RAL (2012) は横断勾配が0になる近傍のすりつけ率を回転軸から車道縁までの幅に対して0.1%より小さくしてはならないと規定している。 ～後略～	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
3-8-1	371	(4) 線形と片勾配のすりつけ ～前略～ b. 直線－緩和曲線－円曲線 (Ls>40mの場合) 注) 外側車線縁についての一様すりつけにおいて、-2.0～2.0%の区間Lsが40mを超えるときは、Lsを40mとなるようにすりつけることを表すのが左図である。直線部の横断勾配が1.5%であるときは、左図の2.0%を1.5%に、Lsを30mに置き換えるものとする。(以下同様)。 ～中略～ なお、以上の各列は比較的頻繁に起こりうる場合を示したものであり、このほかに例えば逆片勾配のときなどがあるが、RAS-Lに比較的詳しく記載されているので参照されたい。 ～後略～	3-8-1	376	(4) 線形と片勾配のすりつけ ～前略～ b. 直線－緩和曲線－円曲線 (Ls>40mの場合) 注) 外側車線縁についての一様すりつけにおいて、-2.0～2.0%の区間Lsが40mを超えるときは、Lsを40mとなるようにすりつけることを表すのが左図である。直線部の横断勾配が1.5%であるときは、左図の2.0%を1.5%に、Lsを30mに置き換える。 ～中略～ なお、以上の各列は比較的頻繁に起こりうる場合を示したものであり、このほかに例えば逆片勾配のときなどがあるが、ドイツの基準 (RAA (2008), RAL (2012)) に比較的詳しく記載されているので参照されたい。 ～後略～	変更
	374	(5) 横断勾配のすりつけに関するその他の注意 a. 緩衝縦断曲線 ～前略～ 緩衝縦断曲線は2次放物線とし、その大きさは表3-27に示す値以上とする。 ～後略～		378	(5) 横断勾配のすりつけに関するその他の注意 a. 緩衝縦断曲線 ～前略～ 緩衝縦断曲線は2次放物線とし、その大きさは、原則として、表3-26に示す値以上とする。 ～後略～	変更
3-8-2	376	(1) 緩和曲線によるすりつけ ～前略～ なお、拡幅量は車線または車道中心線の法線方向にとるものとする。	3-8-2	380	(1) 緩和曲線によるすりつけ ～前略～ なお、拡幅量は原則として車線または車道中心線の法線方向にとるものとする。	変更
	377	(2) 低規格の道路で緩和曲線を設けない場合の緩和接続によるすりつけ ～前略～ 前述の方法によって、D点およびD'点を決定し、内側曲線DD'を設置することができる。		382	(2) 低規格の道路で緩和曲線を設けない場合の緩和接続によるすりつけ ～前略～ 前述の方法によって、DおよびD'を決定し、内側曲線DD'を設置することができる。	変更
3-8-3	378	3-8-3車線数の増減の場合のすりつけ ～前略～ なお、平面交差点で付加車線を設けるために本線シフトさせる場合はⅢ. 4-4-2によるものとする。	3-8-3	383	3-8-3車線数の増減の場合のすりつけ ～前略～ なお、平面交差点で付加車線を設けるために本線シフトさせる場合はⅢ. 4-4-2による。	変更
3-9-1	381	3-9-1 概説 ～前略～ 表3-29 運転者の目の高さに対象物の高さの規定に関する国際比較 (後略)	3-9-1	385	3-9-1 概説 (前略) 表3-28 運転者の目の高さに対象物の高さの規定に関する国際比較 (後略)	変更
3-9-2	382	(1) 制動停止視距 ～前略～ ここではAASHTOと同様に判断時間として1.5秒、反応時間を1.0秒とし、反応時間を2.5秒として計算した。 ～後略～	3-9-2	386	(1) 制動停止視距 ～前略～ ここではAASHTOと同様に、反応時間を2.5秒として計算した。 ～後略～	変更
	388	b. 追越視距の適用 ～前略～ RAS-Lでは、追越視距を表3-37のとおり定めている。 また、最小追越視距以上の視距を確保すべき路線延長の路線全延長に対する割合を、平均20～25%としている。 ～後略～		392	b. 追越視距の適用 ～前略～ ドイツの地方部一般道路の基準 (RAL (2012)) では2車線の道路区間において時速25km以下で走行する車両のみ追越を許可し、300m以上の視距を必要としている。また、大型トラックを安全に追越することが出来る視距を600m以上としている。 ～後略～	変更
	389	b. 追越視距の適用 ～前略～ 表3-37 追越視距 (RAS-L) ～後略～		393		削除
3-10-2	403	(1) 縦断勾配の値と長さとの関係 ～前略～ (3-39) 式を積分して速度V ₀ から速度V ₁ になるまでに登坂する距離Lを求めると、 ～後略～	3-10-2	407	(1) 縦断勾配の値と長さとの関係 ～前略～ (3-39) 式を積分して速度V ₀ から速度V ₁ になるまでに登坂する距離Lを求めると、 ～後略～	変更
	406	(3) 積雪寒冷地域の縦断勾配の特例値 ～前略～ 積雪寒冷の度がはなはだしい地域においては合成勾配の最急勾配値8%を考慮して定める必要があり、その他の地域でも最急勾配値としては8%程度におさえるべきである。また、冬期交通が多いと予想される場合には6%程度でおさえるべきである。 ～後略～		410	(3) 積雪寒冷地域の縦断勾配の特例値 ～前略～ 積雪寒冷の度がはなはだしい地域においては合成勾配の最急勾配値8%を考慮して定める必要があり、その他の地域でも最急勾配値としては、原則として8%程度におさえるべきである。また、冬期交通が多いと予想される場合には、原則として6%程度でおさえるべきである。 ～後略～	変更
3-11-2	414	(1) 設置必要区間の算定 設置区間の算定は、登坂速度の低下と交通量/交通容量から定めるものとする。	3-11-2	418	(1) 設置必要区間の算定 設置区間の算定は、原則として、登坂速度の低下と交通量/交通容量から定めるものとする。	変更
	415	(2) 登坂車線の設置 登坂車線の設置は、先の登坂車線の構造を参照のうえ、次の要領にしたがうものとする。		419	(2) 登坂車線の設置 登坂車線の設置は、先の登坂車線の構造を参照のうえ、原則として、次の要領にしたがうものとする。	変更
3-12-1	428	(3) 縦断曲線半径の規定値 ～前略～ また、各設計速度に対する縦断曲線長の規定は、視覚上必要な継続曲線長より、表3-52のように規定される。	3-12-1	432	(3) 縦断曲線半径の規定値 ～前略～ また、各設計速度に対する縦断曲線長の規定は、表3-50のように規定される。	変更
3-13-1	432	3-13-1車道部の横断勾配 ～前略～ 諸外国の基準では、ドイツ、フランス、イタリア等ヨーロッパ主要国の標準横断勾配は、すべて2.5%となっており、アメリカは2.0%であるが、降雨の多い地域では2.5%まで大きくしてもよいとしている。 ～後略～	3-13-1	437	3-13-1車道部の横断勾配 ～前略～ 諸外国の基準では、ドイツ、フランスの標準横断勾配はすべて2.5%となっており、アメリカは2.0%であるが、降雨の多い地域では2.5%まで大きくしてもよいとしている。 ～後略～	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
3-13-2	435	3-13-2歩道その他 ～前略～ 特に車いすの通行に配慮が必要な重点設備地区(交通バリアフリー法第2条第7項において定める特定旅客施設を中心として設定される特定の要件に該当する地区)等の横断勾配は「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(平成12年建設省令第40号)に定められているとおり、透水性舗装等を用いて円滑な排水性を確保した上で1%以下とするものとする。 ～中略～ また、重点整備地区以外においても高齢者、身体障害者等の通行が多いことが将来的にも予想される箇所等については同様とすることが望ましい。 ただし、以上のような横断勾配の規定に関わらず歩道に縦断勾配を設ける箇所については、横断勾配は設けないものとする。 (後略)	3-13-2	439	3-13-2歩道その他 ～前略～ 特に車いすの通行に配慮が必要な重点設備地区(バリアフリー法第2条第21項において定める特定の要件に該当する地区)等の横断勾配は「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」(平成18年国土交通省令第116号)に定められているとおり、透水性舗装等を用いて円滑な排水性を確保した上で1%以下とするものとする。 ～中略～ また、重点整備地区以外においても高齢者、障害者等の通行が多いことが将来的にも予想される箇所等については同様とすることが望ましい。 ただし、以上のような横断勾配の規定に関わらず歩道に縦断勾配を設ける箇所については、 原則として 、横断勾配は設けないものとする。 (後略)	変更
4-1-1	441	(1) 平面交差の計画・設計の意義 平面交差の計画は、道路網における交差点の役割ならびに関連する他の平面交差および単路部の諸条件とのバランスを考慮して行わなければならない。	4-1-1	445	(1) 平面交差の計画・設計の意義 平面交差の計画は、道路網における交差点の役割ならびに関連する他の平面交差および単路部の諸条件とのバランスや 必要な空間機能等 を考慮して行わなければならない。	変更
	441	(1) 平面交差の計画・設計の意義 平面交差の計画・設計では交通量、車種、速度、道路網における交通の分布および将来の交通量、積雪地域など道路が在する地域などに着目しなければならないが、 ～後略～		445	(1) 平面交差の計画・設計の意義 平面交差の計画・設計では交通量、車種、速度、道路網における交通の分布および将来の交通量の 変化 、積雪地域など道路が在する地域などに着目しなければならないが、 ～後略～	変更
	441	(1) 平面交差の計画・設計の意義 なお、平面交差の幾何構造の詳細、信号現示の規格、設計例等については、「改訂平面交差の計画と設計(基礎編)」、「改訂平面交差の計画と設計(応用編)」、「平面交差の計画と設計-事例集-」、「改訂 路面標示設置の手引」、「交通信号の手引」、「交差点事故対策の手引き」(社)交通工学会を参考にするとよい。		445	(1) 平面交差の計画・設計の意義 なお、平面交差の幾何構造の詳細、信号現示の規格、設計例等については、「望ましいラウンドアバウトの構造について」(平成26年8月8日道路局企画課長、国道・防災課長、環境安全課長、高速道路課長通知)および「改訂平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」、「改訂平面交差の計画と設計 応用編 -2007-」、「路面標示設置マニュアル」、「改訂交通信号の手引」、「交差点事故対策の手引き」(社)交通工学会を参考にするとよい。	変更
4-1-2	443	(2) 交通制御 2.設計速度60km/h以上の道路は、直進交通に対しては一時停止制御しないものとする。	4-1-2	447	(2) 交通制御 2.設計速度60km/h以上の道路は、 原則として 直進交通に対しては一時停止制御しないものとする。	変更
	443	(2) 交通制御 ～前略～ 設計速度60km/h以上の道路の直進主流交通に対しては一時停止制御しないものとする。		447	(2) 交通制御 ～前略～ 設計速度60km/h以上の道路の直進主流交通に対しては、 原則として 一時停止制御しないものとする。	変更
4-1-3	443	表4-1 道路形状別交通事故件数(全国平成14年)	4-1-3	447	表4-1 道路形状別交通事故件数(全国平成25年)	変更
4-1-4	446	(2) 設計速度 交差点付近の直進車の設計速度は、原則としてその道路の設計速度と同一とする。	4-1-4	450	—	削除
4-2-2	450	(2) 変形交差点 b.やむを得ずくいちがい交差とする時には、左折だけを許す交通規制を行うかまたは分離帯を設けて、 ～後略～	4-2-2	454	(2) 変形交差点 b.やむを得ずくいちがい交差とする時には、 原則として 、左折だけを許す交通規制を行うかまたは分離帯を設けて、 ～後略～	変更
4-3-1	456	(1) 交差点、信号、道路標識等の視認視距 ～前略～ また、同時に交差点の相当手前の距離から、交差点、信号、道路標識等が、明確に視認できなければならない。	4-3-1	460	(1) 交差点、信号、道路標識等の視認視距 ～前略～ また、 原則として 、同時に交差点の相当手前の距離から、交差点、信号、道路標識等が、明確に視認できなければならない。	変更
	457	b.一時停止制御される交差点 ～前略～ ブレーキを踏むまでの時間(反応時間)は、運転者によって異なるが、AASHTOでは2秒としている。		461	b.一時停止制御される交差点 ～前略～ ブレーキを踏むまでの時間(反応時間)は、運転者によって異なるが、AASHTO(1994)では2秒としている。	変更
	458	(2) 交差点内の見通し ～前略～ 合流を行えるよう、停止線付近からの主道路交通に対する見通しを確保しなければならない。		462	(2) 交差点内の見通し ～前略～ 合流を行えるよう、 原則として 、停止線付近からの主道路交通に対する見通しを確保しなければならない。	変更
4-3-2	459	(1) 曲線半径 交差点取付け部における車道中心線の曲線半径は、当該道路の交差点の制御方法、設計速度に応じ以下の表に掲げる値以上とする。	4-3-2	463	(1) 曲線半径 交差点取付け部における車道中心線の曲線半径は、当該道路の交差点の制御方法、設計速度に応じ、 原則として 以下の表に掲げる値以上とする。	変更
	459	(1) 曲線半径 ～前略～ このような問題を生じさせてまで平面交差を計画することは適切ではなく、避けなければならない。		463	(1) 曲線半径 ～前略～ このような問題を生じさせてまで平面交差を計画することは適切ではなく、 原則として 避けなければならない。	変更
	460	(2) 縦断線形 ～前略～ 1車線当たりの流入台数と平均車頭間隔の積で求められる長さは確保すべきである。		464	(2) 縦断線形 ～前略～ 1車線当たりの流入台数と平均車頭間隔の積で求められる長さを、 原則として 確保すべきである。	変更
4-4-1	464	(3) 車線数 流出側の車線は流入側の直進車線の延長上に配置し、交差点内で車線をシフトすることは避けなければならない。	4-4-1	468	(3) 車線数 流出側の車線は流入側の直進車線の延長上に配置し、交差点内で車線をシフトすることは 原則として 、避けなければならない。	変更
4-4-3	465	(1) 右折車線の設置 平面交差点には、次に掲げる場合を除き、右折車線を設けるものとする。	4-4-3	469	(1) 右折車線の設置 平面交差点には、次に掲げる場合を除き、 原則として 、右折車線を設けるものとする。	変更
	466	(2) 右折車線長 右折車線の長さは、設計速度とそこに滞留する車輛の数に応じて決めるものとする。		470	(2) 右折車線長 右折車線の長さは、 原則として 、設計速度とそこに滞留する車輛の数に応じて決めるものとする。	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
4-4-3	467	(2) 右折車線長 ～前略～ なお、平均右折台数が、表4-7に示す台数の中間値の場合は、比例配分により右折車線長係数を算出する。	4-4-3	471	(2) 右折車線長 ～前略～ なお、平均右折台数が、表4-7に示す台数の中間値の場合は、 原則として 比例配分により右折車線長係数を算出する。	変更
	468	(2) 右折車線長 Sは乗用車の場合は6m、大型車の場合は12mとして大型車混入率により補正する。		472	(2) 右折車線長 Sは乗用車の場合は6m、大型車の場合は12mとして大型車混入率により補正する ことを原則とする。	変更
	468	(2) 右折車線長 以上のように滞留長は計算によって求めるものとする。しかしながら、計算によって求めることができない場合は、信号交差交差の場合も少なくとも30mは確保すべきである。		472	(2) 右折車線長 右折車が滞留するのに必要な長さ(1)は、(4-5)、(4-6)によって求められる値以上とし、最低でも30mの長さを確保することが望ましい。	変更
	468	(3) 右折導流体の標示 ～前略～ なお、右折導流標示の具体的な設置方法は、「改訂 路面標示の手引」((社) 交通工学研究会) を参考にするとよい。		472	(3) 右折導流体の標示 ～前略～ なお、右折導流標示の具体的な設置方法は、「 路面標示設置マニュアル 」((一社) 交通工学研究会) を参考にするとよい。	変更
4-4-4	471	(4) 左折車線 次に掲げる場合には、左折車線または左折路を設けるものとする。	4-4-4	475	(4) 左折車線 次に掲げる場合には、 原則として 左折車線または左折路を設けるものとする。	変更
	471	(4) 左折車線 左折車線も、右折車線の場合と同様に、主流車線(直進車線)とは独立に付加して設置しなければならない。		475	(4) 左折車線 左折車線も、右折車線の場合と同様に、主流車線(直進車線)とは独立に付加して設置しなければならない。 なお、設置方式については、「路面標示設置マニュアル」((一社) 交通工学研究会) を参考にするとよい。	追記
4-4-5	472	(4) 変速車線 1. 次に掲げる場合には、変速車線を設けるものとする。	4-4-5	476	(4) 変速車線 1. 次に掲げる場合には、 原則として 変速車線を設けるものとする。	変更
	472	(4) 変速車線 2. 次に掲げる場合には、加速車線を設けるものとする。		476	(4) 変速車線 2. 次に掲げる場合には、 原則として 加速車線を設けるものとする。	変更
4-5-1	474	4-5-1 導流路 3. 設計車輛に対する導流路幅員は表4-9による。	4-5-1	478	4-5-1 導流路 3. 設計車輛に対する導流路幅員は表4-9に 掲げる値を標準とする。	変更
	474	4-5-1 導流路 ～前略～ また不必要に幅員を大きくすることは厳に避けなければならない。		478	4-5-1 導流路 ～前略～ また不必要に幅員を大きくすることは厳に 避けることが必要である。	変更
	474	(1) 導流路の曲線半径 ～前略～ 交差角が90°に近いときには、表4-9に示すような導流路の外側半径をとればよい。		478	(1) 導流路の曲線半径 ～前略～ 交差角が90°に近いときには、 15m～30m程度 の外側半径をとればよい。	変更
	476	(2) 導流路の幅員 導流路の幅員は、それぞれの設計車輛、曲線半径に応じ、表4-9のとおりとする。		480	(2) 導流路の幅員 導流路の幅員は、それぞれの設計車輛、曲線半径に応じ、表4-9に 掲げる値を標準とする。	変更
	476	(2) 導流路の幅員 ～前略～ 円の場合は、導流路の内側半径の3～4倍の大きさの半径とする。		480	(2) 導流路の幅員 ～前略～ 円の場合は、 原則として 、導流路の内側半径の3～4倍の大きさの半径とする。	変更
4-5-2	477	4-5-2 交通島および分離帯 4. 設計に際しては、まず導流路を設計し、その残余部に交通島および分離帯を設置する。	4-5-2	481	4-5-2 交通島および分離帯 4. 設計に際しては、まず導流路を設計し、その残余部に交通島および分離帯を設置する ことを原則とする。	変更
4-5-4	485	4-5-4 歩道と車道のすりつけ なお構造の詳細については、「歩道における安全かつ円滑な通行の確保について」(平成11年9月10日都市局長・道路局長通達) にあたっては、～後略～	4-5-4	489	4-5-4 歩道と車道のすりつけ なお構造の詳細については、「 歩道の一般的構造に関する基準 」(平成17年2月3日都市・地域整備局長・道路局長通達) に定めており、～後略～	変更
4-6-2	487	4-6-2 自転車横断帯 ～前略～ 自転車道または自転車歩行者道を車道とは別に設けた場合、交差点等で車道を横断するための通行帯として車道上に自転車横断帯を設置する。	4-6-2	491	4-6-2 自転車横断帯 ～前略～ 自転車道または自転車歩行者道を車道とは別に設けた場合、 原則として 、交差点等で車道を横断するための通行帯として車道上に自転車横断帯を設置する。	変更
4-6-3	487	(1) 停止線設置における一般的留意点 ii) 横断歩道がある場合は、その手前1～2mの位置に設置する。	4-6-3	491	(1) 停止線設置における一般的留意点 ii) 横断歩道がある場合は、 最小1m の位置に設置する。	変更
	487	(1) 停止線設置における一般的留意点 ～前略～ 二つの停止線の間隔は、二輪車1台分のスペースとし3～4m程度とする。		491	(1) 停止線設置における一般的留意点 ～前略～ 二つの停止線の間隔は、二輪車1台分のスペースとし 2～5m 程度とする。	変更
	487	図4-28 二段停止線の設置例		491	図4-28 二段停止線の設置例(図の変更)	変更
—	—	—	4-7	494～498	4-7 ラウンドアバウト	追記

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
5-2-1	493	(1) 普通道路での具体的適用 3. (3) 2車線の普通道路が相互に、または1車線の普通道路と交差する場合および1車線普通道路が相互に交差する場合は平面交差とする。	5-2-1	501	(1) 普通道路での具体的適用 3. (3) 2車線の普通道路が相互に、または1車線の普通道路と交差する場合および1車線普通道路が相互に交差する場合は、 原則として 、平面交差とする。	変更
5-2-2	498	5-2-2 立体交差構造の原則 ～前略～ また横断歩道のための余裕をみこんで定めなければならない。	5-2-2	506	5-2-2 立体交差構造の原則 ～前略～ また横断歩道のための余裕をみこんで定めることを 原則とする 。	変更
5-2-3	502	5-2-3 普通道路と小型道路との分合流部 ～前略～ また、ノーズ付近は運転者にとって視認しやすいものとする必要がある。	5-2-3	510	5-2-3 普通道路と小型道路との分合流部 ～前略～ また、ノーズ付近の 見通し は運転者にとって視認しやすいものでなければならない。	変更
	503	5-2-3 普通道路と小型道路との分合流部 ～前略～ 車線移行に必要な距離は平面交差点での考え方を適用し、Ⅲ. 4-4-3の (4-3) 式を用いて算定する。		511	5-2-3 普通道路と小型道路との分合流部 ～前略～ 車線移行に必要な距離は平面交差点での考え方を適用し、Ⅲ. 4-4-3の (4-3) 式を用いて算定することを 原則とする 。	変更
5-3-4	508	5-3-4 立体交差流入部 1. 普通道路の立体交差流入部における拡幅のすりつけは、安全かつ円滑な交通が確保できるよう、滑らかな曲線を連続させて行うものとする。すりつけ率はⅢ. 第3章における設計に準ずるものとする。	5-3-4	516	5-3-4 立体交差流入部 1. 普通道路の立体交差流入部における拡幅のすりつけは、安全かつ円滑な交通が確保できるよう、 原則として 、滑らかな曲線を連続させて行うものとする。すりつけ率はⅢ. 第3章における設計に準ずることを 原則とする 。	変更
	508	5-3-4 立体交差流入部 ～前略～ この場合の拡幅のすりつけ率は、Ⅲ. 第3章の規定に準ずるものとする。		516	5-3-4 立体交差流入部 ～前略～ この場合の拡幅のすりつけ率は、Ⅲ. 第3章の規定に準ずることを 原則とする 。	変更
5-4-3	521	b. 平面Y型 平面Y型は、本線ノーズ間の距離がトランペット型の場合より長くなるので、 ～後略～	5-4-3	530	b. 平面Y型 平面Y型は、 平面交差部から本線ノーズまでの 距離がトランペット型やY型の場合より長くなるので、 ～後略～	変更
5-4-4	525	(1) 本線の設計 1. インターチェンジのランプターミナル付近(本線相互の分岐合流を含む)における本線の線形は本線の道路の区分および設計速度に応じ次の表に示す条件を満足しなければならない。	5-4-4	534	(1) 本線の設計 1. インターチェンジのランプターミナル付近(本線相互の分岐合流を含む)における本線の線形は本線の道路の区分および設計速度に応じ、 原則として 次の表に示す条件を満足しなければならない。	変更
	531	(3) 側帯 上級道路の区分が第1種および第2種の場合は路肩に側帯を設けるものとする。側帯の幅員はA規格ランプについては0.5m、B規格、C規格およびD規格ランプについては0.25mとする。		540	(3) 側帯 上級道路の区分が第1種および第2種の場合は、 原則として 路肩に側帯を設けるものとする。側帯の幅員はA規格ランプについては0.5m、B規格、C規格およびD規格ランプについては0.25mを 標準とする 。	変更
	533	6. 拡幅 ランプの曲線部においては、当該ランプ種別、総幅員(車線と路肩の合計幅員)および曲線半径に応じ、次表の値だけ車道を拡幅するものとする。		542	6. 拡幅 ランプの曲線部においては、当該ランプ種別、総幅員(車線と路肩の合計幅員)および曲線半径に応じ、 原則として 、 次表に示す値だけ 車道を拡幅するものとする。	変更
	535	7. 緩和曲線 緩和曲線を省略できる曲線半径の最小値は次表のとおりとする。		544	7. 緩和曲線 緩和曲線を省略できる曲線半径の最小値は 原則として次表に示す値とする 。	変更
	535	8. 片勾配および拡幅のすりつけ 片勾配および拡幅のすりつけは、Ⅲ. 第3章において定める規定およびその主旨を準用して行うものとする。		544	8. 片勾配および拡幅のすりつけ 片勾配および拡幅のすりつけは、Ⅲ. 第3章において定める規定およびその主旨を準用して行うことを 原則とする 。	変更
	536	10. 縦断勾配 ランプの最急縦断勾配は、上級側本線の道路区分および当該ランプの設計速度に応じ、次表のとおりとする。		545	10. 縦断勾配 ランプの最急縦断勾配は、上級側本線の道路区分および当該ランプの設計速度に応じ、 原則として 、 次表に示す値とする 。	変更
	536	12. 合成勾配 ランプの最大合成勾配は、当該ランプの設計速度に応じ、次表のとおりとする。		545	12. 合成勾配 ランプの最大合成勾配は、当該ランプの設計速度に応じ、 原則として 、 次表に示す値とする 。	変更
	546	f. 拡幅 i) 基準に示された拡幅量は標準幅員に対するものであるため、異なった横断構成を採用する場合は、標準幅員からの幅員差だけ拡幅量を加減しなければならない。		556	f. 拡幅 i) 基準に示された拡幅量は標準幅員に対するものであるため、異なった横断構成を採用する場合は、標準幅員からの幅員差だけ拡幅量を加減 することが必要である 。	変更
	546	f. 拡幅 ii) トンネルまたは長さ50m以上の橋もしくは高架のランプにあって、路肩の一部が地覆を兼ねている構造の場合は、前述の必要総幅員を確保するため、地覆の幅員だけ拡幅量を増すものとする。		556	f. 拡幅 ii) トンネルまたは長さ50m以上の橋もしくは高架のランプにあって、路肩の一部が地覆を兼ねている構造の場合は、前述の必要総幅員を確保するため、 原則として 、地覆の幅員だけ拡幅量を増すものとする。	変更
	547	g. 緩和曲線 ～前略～ アメリカで設計速度80km/hに対する0.75から32km/hに対する1.20まで順次高くなる値を採用しているように、 ～後略～		557	g. 緩和曲線 ～前略～ アメリカで設計速度80km/hに対する0.75から 30 km/hに対する1.20まで順次高くなる値を採用しているように、 ～後略～	変更
	548	g. 緩和曲線 ただし、片勾配のすりつけ長さが規定の最小パラメータのクロソイド曲線長を超える場合には、緩和曲線の長さは、すりつけ長さをとるものとする。		557	g. 緩和曲線 ただし、片勾配のすりつけ長さが規定の最小パラメータのクロソイド曲線長を超える場合には、緩和曲線の長さは、 原則として 、すりつけ長さをとるものとする。	変更
549		j. 縦断勾配 ～前略～ 特に積雪寒冷地域においては急勾配が走行の安全上問題になることから、Ⅲ. 3-10-2 (3) の規定を準用するものとする。	558		j. 縦断勾配 ～前略～ 特に積雪寒冷地域においては急勾配が走行の安全上問題になることから、 原則として 、Ⅲ. 3-10-2 (3) の規定を準用するものとする。	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
5-4-4	552	(6)ノーズ付近の幾何構造 1. 変速車線の横断構成 変速車線の横断構成は原則としてランプの横断構成と同一とする。また、変速車線と本線車線との間には、側帯相当幅を確保するものとする。	5-4-4	561	(6)ノーズ付近の幾何構造 1. 変速車線の横断構成 変速車線の横断構成は原則としてランプの横断構成と同一とする。また、変速車線と本線車線との間には、 原則として 、側帯相当幅を確保するものとする。	変更
	552	(6)ノーズ付近の幾何構造 2. ノーズにおける最小曲線半径 流出ランプのノーズにおける最小曲線半径は本線設計速度に応じて、それぞれ次表のとおりとする。		561	(6)ノーズ付近の幾何構造 2. ノーズにおける最小曲線半径 流出ランプのノーズにおける最小曲線半径は本線設計速度に応じて、 原則として、それぞれ次表に示す値とする。	変更
	552	(6)ノーズ付近の幾何構造 3. 緩和曲線 流出ランプのノーズ付近に使用するクロソイドのパラメータは本線設計速度に応じて、それぞれ次表のとおりとする。		562	(6)ノーズ付近の幾何構造 3. 緩和曲線 流出ランプのノーズ付近に使用するクロソイドのパラメータは本線設計速度に応じて、 原則として、それぞれ次表に示す値とする。	変更
	552	(6)ノーズ付近の幾何構造 4. 縦断曲線半径 ノーズ付近のランプの縦断曲線半径は、本線設計速度に応じて、次表に示す値以上とするものとする。		562	(6)ノーズ付近の幾何構造 4. 縦断曲線半径 ノーズ付近のランプの縦断曲線半径は、本線設計速度に応じて、 原則として、 次表に示す値以上とするものとする。	変更
	561	(8)加速車線 2. 加速車線が2車線の場合には、外側車線のテーパを除く長さを上記表の1.2～1.5倍とする。		571	(8)加速車線 2. 加速車線が2車線の場合には、外側車線のテーパを除く長さを上記表の1.2～1.5倍を 標準とする。	変更
	561	(8)加速車線 3. 勾配区間の補正は、上り勾配にのみ適用するものとし、その補正率は次のとおりとする。		571	(8)加速車線 3. 勾配区間の補正は、上り勾配にのみ適用するものとし、その補正率は次を 標準とする。	変更
	564	(9)ランプ接続端間の距離 ～前略～ 一番長い距離を必要とする条件にしたがってランプの接続端間の距離を決定する。		574	(9)ランプ接続端間の距離 ～前略～ 一番長い距離を必要とする条件にしたがってランプの接続端間の距離を決定する ことを原則とする。	変更
7-1-3	564	(9)ランプ接続端間の距離 b. 流入の先に流出のある場合 この場合には、表の値を参考とするほかに、織り込み区間の交通容量から必要となる値を求め、長いほうをとり決定する。	7-1-3	574	(9)ランプ接続端間の距離 b. 流入の先に流出のある場合 この場合には、表の値を参考とするほかに、織り込み区間の交通容量から必要となる値を求め、長いほうをとり決定する ことを原則とする。	変更
	564	(9)ランプ接続端間の距離 b. 流入の先に流出のある場合 この場合には、表の値を参考とするほかに、織り込み区間の交通容量から必要となる値を求め、長いほうをとり決定する。		574	(9)ランプ接続端間の距離 b. 流入の先に流出のある場合 この場合には、表の値を参考とするほかに、織り込み区間の交通容量から必要となる値を求め、長いほうをとり決定する ことを原則とする。	変更
7-1-3	578	(1)線形・勾配等 ～前略～ また、自転車歩行者専用道路の整備にあたって、整備対象地区が交通バリアフリー法上の重点整備地区にある場合には、高齢者や身体障害者等の移動の円滑化を図る観点から、「重点整備地区における移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(平成12年建設省第40号)に定められている歩道等の構造基準によらなければならない。	7-1-3	591	(1)線形・勾配等 ～前略～ また、自転車歩行者専用道路の整備にあたって、整備対象地区が交通バリアフリー法上の重点整備地区にある場合には、高齢者や身体障害者等の移動の円滑化を図る観点から、「 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令 」(平成18年国土交通省令第116号)に定められている歩道等の構造基準によらなければならない。	変更
7-3-1	583		7-3-1	596	ii) 安全性を確保するための横断面構成 歩道等の設置が望まれるの、道路状況、沿道状況により設置が困難な道路に対応できる。	追記
7-3-4	587 ～588	(2)設計時の留意点 ～前略～ 歩車共存道路等の計画・設計手法に関しては「コミュニティ・ゾーン形成マニュアル」、「コミュニティ・ゾーン実践マニュアル」((社)交通工学研究会)を参考にするとよい。	7-3-4	601	(2)設計時の留意点 ～前略～ 歩車共存道路等の計画・設計手法に関しては「 生活道路のゾーン対策マニュアル 」((一社)交通工学研究会)を参考にするとよい。	変更
7-3-5	591	iii)交差点狭窄部 ～前略～ その他のデバイスの種類や具体的な設計方法に関する詳細については、「コミュニティ・ゾーン形成マニュアル」、「コミュニティ・ゾーン実践マニュアル」((社)交通工学研究会)を参考にするとよい。	7-3-5	604	iii)交差点狭窄部 ～前略～ その他のデバイスの種類や具体的な設計方法に関する詳細については、「 生活道路のゾーン対策マニュアル 」((一社)交通工学研究会)を参考にするとよい。	変更
8-1-4	594	8-1-4 路体および路床の構造の基準 路体および路床の設計に関しては、「道路土工・施工指針」、「道路土工・軟弱地盤対策工指針」、「道路土工のり面工・斜面安定工指針」((社)日本道路協会)を参考にするとよい。	8-1-4	606	8-1-4 路体および路床の構造の基準 路体および路床の設計に関しては、「道路土工 盛土工指針(平成22年度版)」、「道路土工要綱(平成21年度版)」、「道路土工 軟弱地盤対策工指針(平成24年度版)」、「道路土工 切土工・斜面安定工指針(平成21年度版)」((社)日本道路協会)を参考にするとよい。	変更
8-2-2	596	8-2-2 舗装の設計 ～前略～ また、舗装される道路と舗装されていない道路が交差する場合においては、取付け舗装を行うものとする。取付け舗装延長は、交差する未舗装道路の縦断勾配や交通量等の条件により決められるが、舗装される同路面に泥土や砂利等があまり搬入されず、自動車が円滑に進入でき、かつ交差点処理に必要な路面表示を設置するのに必要な長さとする。 自転車道、自転車歩行者道、歩道は荷重が小さいので、簡易な舗装とする。	8-2-2	608	8-2-2 舗装の設計 ～前略～ また、舗装される道路と舗装されていない道路が交差する場合においては、取付け舗装を行うものとする。取付け舗装延長は、交差する未舗装道路の縦断勾配や交通量等の条件により決められるが、 次のi)～iii)を満たす必要な長さとする。 i) 舗装される道路路面に泥土や砂利等があまり搬入されない ii) 自動車が円滑に進入できる iii) 交差点処理に必要な路面表示を設置することができる 自転車道、自転車歩行者道、歩道は荷重が小さいので、 原則として簡易な舗装とする。	変更
8-4-2	598 ～599	8-4-2 トンネル設計 トンネルの平面線形は、直線あるいは大半径の曲線を用いることが望ましい。縦断勾配は排水を妨げないように最小0.3%以上とし、また換気上の問題などから、3%程度以下とすることが望ましい。ただし、延長が短い等特殊な場合は、この限りでない。	8-4-2	611	8-4-2 トンネル設計 トンネルの平面線形は、直線あるいは大半径の曲線を用いることが望ましい。縦断勾配は排水を妨げないように最小0.3%以上とし、 上限については自動車の走行性能や下り走行時の安全性などに影響を与える場合があるので、これらを十分考慮した上で設定する必要がある。	変更
9-3-6	619	9-3-6 車両諸元計測施設 車両諸元計測施設は、～中略～また、この際車両の高さ、長さも計測している(図9-3)。	9-3-6	631	9-3-6 車両諸元計測施設 車両諸元計測施設は、～中略～また、この際車両の高さ、長さも計測している(図9-3)。 さらに自動計測装置により軸重等も計測している。	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
9-3-8	622	(1) 信号制御の種類 信号制御は地点制御、系統制御および面制御に分類される。～中略～ a. 地点制御 地点制御は単独交差点に用いられ、定周期制御と交通感应制御に分類される。 b. 系統制御 系統制御は信号の密な幹線道路や市外に用いられ、信号は相互に関連をもち、一つの系統(システム)として運用される。定周期制御と交通感应制御に分類される。 c. 面制御 面制御は都市の中心部に用いられ、多大な交通量をもった道路が縦横に交差しているため、信号機の設置密度が高くなり、地点制御や系統制御では、交通の安全と円滑の確保が行えない地域内の信号機を相互に関連付けて、面的な制御(交通管制センターによる制御)として運用される。 図9-4に制御方法による分類を示す。	9-3-8	633	(1) 制御方式 制御方式は、対象とする交差点の範囲によって、地点制御、線制御、および面制御に分類される。 a. 地点制御 信号交差点を単独で制御する方式である。 b. 線制御 一連の隣接する交差点を相互に関連させて路線を線的に制御する方式である。 c. 面制御 面的に広がる道路網に設けられた多数の信号機を一括して制御する方式であり、路線系統制御を面的に拡大したものである。	変更
	623	図9-4		634	図9-4	
9-4	624	9-4 自動車駐車場等 休憩施設は、出入り制限された道路におけるパーキングエリアとサービスエリア、一般道路における道の駅等に分類される。パーキングエリアは短時間の車の点検、整備および運転者の疲労回復のための施設が設置され、サービスエリアは人と自動車が必要とするサービスをほぼ完全に満たす施設を有するものである。道の駅等は一般道路の利用者に快適な休憩を提供する施設である。	9-4	635	9-4 自動車駐車場等 休憩施設は、主として、出入り制限された道路におけるパーキングエリアとサービスエリア、一般道路における道の駅等に分類される。パーキングエリアは短時間の車の点検、整備および運転者の疲労回復のための施設が設置され、サービスエリアは人と自動車が必要とするサービスをほぼ完全に満たす施設を有するものである。道の駅等は、主として、一般道路の利用者に快適な休憩を提供する施設である。	変更
	627	(6) 障害者等に対する配慮 自動車駐車場は、身体障害者等の円滑な利用に配慮した～後略～		642	(6) 障害者等に対する配慮 自動車駐車場は、障害者等の円滑な利用に配慮した～後略～	
9-4-1	631	(7) 適用の際の注意事項 a. 寸法について 駐車ますの寸法や車路幅員については、～中略～。 また車路の幅員についても同様に、適切な設計車両を選び、余分な幅員を残すようなことは避けるべきである。	9-4-1	642	(7) 適用の際の注意事項 a. 寸法について 駐車ますの寸法や車路幅員については、～中略～。 また車路の幅員についても同様に、適切な設計車両を選び、原則として、余分な幅員を残すようなことは避けるべきである。	変更
	631	9-4-2 路外自転車駐車場 自転車駐車場はその機能からみて、～中略～。通路は自転車道等に接続して、自転車を駐車区画へ導くための部分である。～後略～		642	9-4-2 路外自転車駐車場 自転車駐車場はその機能からみて、～中略～。通路は自転車通行空間に接続して、自転車を駐車区画へ導くための部分である。～後略～	
-	-	-	9-4-3	645	9-4-3 路上自転車等駐車場 道路に上り自転車及び自動二輪車等(原動付自転車を含む)の駐車場を設置する場合については、「路上自転車・自動二輪等駐車場設置指針同解説」(社)日本道路協会を参考にするとよい。	追記
9-4-3	634	(4) 第1種、第2種の道路に設置するバス停車帯の構造 第1種、第2種の道路に設置するバス停車帯は、本線の交通容量、走行速度に与える影響を最小限にして、交通流を安全かつ円滑なものとするために、変速車線を設け、～後略～。	9-4-4	647	(4) 第1種、第2種の道路に設置するバス停車帯の構造 第1種、第2種の道路に設置するバス停車帯は、本線の交通容量、走行速度に与える影響を最小限にして、交通流を安全かつ円滑なものとするために、原則として、変速車線を設け、～後略～。	変更
	636	a. バス停車帯の長さ バス停車帯は、～中略～。なお、本線の勾配区間における変速車線長の補正については、インターチェンジの加減速車線の規定を準用するものとする。		647	a. バス停車帯の長さ バス停車帯は、～中略～。なお、本線の勾配区間における変速車線長の補正については、原則として、インターチェンジの加減速車線の規定を準用するものとする。	
	636	b. 幅員その他 変速車線の幅員は3.50m、バス停留車線の幅員は5.50mとし、二次変速車線でその間のすりつけをする。～中略～ 変速車線および二次変速車線の路肩と側帯の幅員については、インターチェンジの変速車線およびランプの路肩と側帯の幅員の規定を準用するものとする。		647 648	b. 幅員その他 変速車線の幅員は3.50m、バス停留車線の幅員は5.50mを標準とし、二次変速車線でその間のすりつけをする。～中略～ 変速車線および二次変速車線の路肩と側帯の幅員については、原則として、インターチェンジの変速車線およびランプの路肩と側帯の幅員の規定を準用するものとする。	変更
	637	(5) 第3種、第4種の道路に設置するバス停車帯の構造 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、バス停車帯の利用回数等を勘案し、本線と分離して設けるものとする。		648	(5) 第3種、第4種の道路に設置するバス停車帯の構造 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、バス停車帯の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。	
	637	a. バス停車帯の長さ バス停車帯の長さの決定にあたっては、～中略～。また、交差点付近にバス停車帯を設ける場合には、織込み長の距離だけ離すものとする。		648	a. バス停車帯の長さ バス停車帯の長さの決定にあたっては、～中略～。また、交差点付近にバス停車帯を設ける場合には、原則として、織込み長の距離だけ離すものとする。	変更
	639	(6) バス停留所の構造 c. ストレート型 歩道の幅員を変えることなく、～中略～。 その他、バスを中央走行方式で運転している場合には、停留所を道路の中央に交通島で設けるものとする(Ⅲ. 2-12-5参照)。		651	(6) バス停留所の構造 c. ストレート型 歩道の幅員を変えることなく、～中略～。 その他、バスを中央走行方式で運転している場合には、停留所を道路の中央に交通島で設けることを原則とする(Ⅲ. 2-12-5参照)。	
	640	(7) バス停留施設に設ける附属施設 バス停留施設には～中略～ その他、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のため、必要に応じて、～後略～。		651	(7) バス停留施設に設ける附属施設 バス停留施設には～中略～ その他、高齢者、障害者等の移動等の円滑化のため、必要に応じて、～後略～。	変更
9-4-4	640	9-4-4 非常駐車帯 1. 第1種第1級、第2級の道路で、左側路肩の幅員が2.50m未満の区間が長い場合には、非常駐車帯を設置するものとする。 2. 第1種第3級、第4級、第2種、第3種第1級の道路で左側路肩の幅員が2.50m未満の区間が長い場合には、計画交通量が少ない場合を除き、非常駐車帯を設置するものとする。	9-4-5	652	9-4-5 非常駐車帯 1. 第1種第1級、第2級の道路で、左側路肩の幅員が2.50m未満の区間が長い場合には、原則として、非常駐車帯を設置するものとする。 2. 第1種第3級、第4級、第2種、第3種第1級の道路で左側路肩の幅員が2.50m未満の区間が長い場合には、原則として、計画交通量が少ない場合を除き、非常駐車帯を設置するものとする。	変更

「道路構造令の解説と運用」(平成16年2月)			「道路構造令の解説と運用」(平成27年6月)			備考
章	ページ	内容	章	ページ	内容	
9-4-4	643	(3) 非常駐車帯の寸法 a. 長さおよびすりつけ長 ～中略～ このような場合には、所要の形状寸法に従った外郭線をマーキング等で明示するものとする。	9-4-5	655	(3) 非常駐車帯の寸法 a. 長さおよびすりつけ長 ～中略～ このような場合には、 原則として 、所要の形状寸法に従った外郭線をマーキング等で明示するものとする。	変更
	643	b. 幅員 非常駐車帯の幅員は3.00mとし、側帯のある場合には、側帯を含んだ幅員とする。		655	b. 幅員 非常駐車帯の幅員（ 側帯のある場合には、側帯を含んだ幅員 ）は3.00mを標準とする。	変更
9-4-5	643	9-4-5 休憩施設 ～中略～ 2. 一般道路には休憩施設として道の駅等を設けることができる。	9-4-6	655	9-4-6 休憩施設 ～中略～ 2. 出入制限された道路および一般道路には休憩施設として道の駅等を設けることができる。	変更
	644	(1) 出入制限された道路に設ける休憩施設 ～中略～ したがって、第1種の道路であっても、パーキングエリア、サービスエリアを必要に応じて設けるものとする。		656	(1) 出入制限された道路に設ける休憩施設 ～中略～ したがって、第1種の道路であっても、パーキングエリア、サービスエリア、 道の駅 を必要に応じて設けるものとする。	変更
9-5-2	649	9-5-2 除雪・融雪施設 ～中略～ また、歩道および立体横断施設において、積雪または凍結により、高齢者、身体障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼす恐れのある箇所には、必要に応じて流雪溝、融雪施設等を設けることとする。	9-5-2	661	9-5-2 除雪・融雪施設 ～中略～ また、歩道および立体横断施設において、積雪または凍結により、高齢者、 障害者 等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼす恐れのある箇所には、必要に応じて流雪溝、融雪施設等を設けることとする。	変更
	650	9-5-3 除雪基地 ～中略～ したがって、積雪寒冷地域における冬季の交通を確保するため、円滑かつ迅速に除雪作業を実施しなければならない。		662	9-5-3 除雪基地 ～中略～ したがって、積雪寒冷地域における冬季の交通を確保するため、円滑かつ迅速に除雪作業を実施することが必要である。	変更
9-6-1	653	(2) のり面保護工 ii) 構造物によるのり面保護工 ～中略～ 以上各工種において、実施にあたっての詳細は「道路土工－のり面工・斜面安定工指針」、～後略～	9-6-1	666	(2) のり面保護工 ii) 構造物によるのり面保護工 ～中略～ 以上各工種において、実施にあたっての詳細は「 道路土工切土工・斜面安定工指針（平成21年度版） 」、～後略～	変更
	656	v) 路上の占用物件を共同溝等に収容することにより、視距の増大・歩道の有効幅員の拡大等道路交通の安全性が向上し、また都市美観の向上にも資する。		669	v) 路上の占用物件を共同溝等に収容することにより、視距の増大・歩道の有効幅員の拡大等道路交通の安全性・ 快適性 が向上し、また 良好な景観形成 にも資する。	変更
9-7	-	-	9-7	669	vi) 電柱の倒壊による道路閉塞を回避するなど道路の防災性の向上に資する。 ～中略～ また、電線共同溝の整備以外に電柱を無くす手法として、建物の軒等を活用して電柱類の配線を行う軒下配線、表通りの無電柱化を行うため裏通りへ電柱・電線等を移設する裏配線という方法がある。	追記
	661	10-2 区分が変更される道路の特例 ～中略～		673	10-2 区分が変更される道路の特例 ～中略～ この場合において、第5条第1項ただし書及び第5項、第10条の2第3項ただし書、第11条第4項ただし書並びに第12条中「第3種第5級」とあるのは「第3種第5級又は第4種第4級」と、第5条第3項中「及び第3種第5級」とあるのは「並びに第3種第5級又は第4種第4級」と、第9条第2項及び第11条第1項中「第4種」とあるのは「第4種（第4級を除く。）」と、同項中「第3種の」とあるのは「第3種若しくは第4種第4級」と、同条第2項中「第3種」とあるのは「第3種又は第4種第4級の」と、第13条第1項中「左欄に掲げる値」とあるのは「左欄に掲げる値（当該道路が第4種第4級の道路である場合にあっては、1時間につき40キロメートル、30キロメートル又は20キロメートル）」と、第31条の2中「主として」とあるのは「第4種第4級の道路又は主として」と読み替えるものとする。	追記
10-2	661	一般の国道の区域を変更し、都道府県道および市町村道とする計画がある場合、または都道府県道の区域を変更し、市町村道とする計画がある場合において、その変更計画のある部分が、他の種類の道路となることによって、～後略～	10-2	674	一般の国道の区域を変更し、都道府県道および市町村道とする計画がある場合 において 、その変更計画のある部分が、ほかの種類の道路となることによって、～後略～	変更