

道路構造の手引き改定対照表

第3編 交差点の設計
3-2

新	旧	改訂理由
2. 交差点の計画基準 2.1 計画基準 4車線以上の道路が相互に交差する場合は立体交差を原則とする。 いずれか一方の道路が2車線の場合,2車線の道路が相互に,または1車線の道路と交差する場合,および1車線道路が相互に交差する場合は平面交差とする。 詳細は道路構造令の解説と運用, P. 531, 令和3年3月, (公社) 日本道路協会を参照するものとする。	2. 交差点の計画基準 2.1 計画基準 (1) 4車線以上の道路が相互に交差する場合は立体交差を原則とする。ただし, 交差点の交通量, 交通の安全, 道路網の構成, 交差点の間隔からみて, 平面交差が許容される場合または地形その他の理由により立体交差が困難な場合にはこの限りでない。 (2) いずれか一方の道路が2車線の場合は, 平面交差を原則とする。 ただし, 交差点の交通量, 交通の安全, 道路の機能からみて, 立体交差が好ましい場合はこの限りでない。 (3) 2車線の道路が, 相互にまたは1車線の道路と交差する場合, および1車線道路が相互に交差する場合は平面交差とする。 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 492, P. 493, 平成16年2月, (社) 日本道路協会	道路構造令の解説と運用を参考に文章を作成

道路構造の手引き改定対照表

第 3 編 交差点の設計
3-3

新	旧	改訂理由
3. 平面交差点の計画と設計手順 3.1 計画と設計の手順 平面交差点の設計と手順は、「平面交差の計画と設計 基礎編 ―計画・設計・交通信号制御の手引き―，平成 30 年 11 月，（社）交通工学研究会」を参考に実施するものとする。なお、自転車通行空間を設置する場合においては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考とするものとする。 計画設計の進め方 平面交差は平面交差部と単路横断部に分かれる。単路横断部の計画・設計の手順は第 4 章に示す。平面交差部は、無信号交差点と信号交差点に分類される。 無信号交差点には、優先関係により通行が規定される無信号交差点と一時停止制御や環道優先制御される無信号交差点がある。一時停止交差点と環道優先制御されるラウンドアバウトでは計画・設計の手順は大きく異なる。本編では、一時停止交差点について第 2 章で記述する。ラウンドアバウトについては「ラウンドアバウトマニュアル」にその手順が示されているので参照されたい。 交通制御される平面交差部の計画・設計の手順は、対象箇所の状況把握と交通制御方式の選択（STEP 0）と、一時停止交差点（STEP 1 ～ STEP 3）と信号交差点（STEP 1 ～ STEP 4）で構成される。 信号交差点の計画・設計では、STEP 1 で現示方式を設計する必要があるが、構造的に動線の分離が困難な往復 2 車線道路と分離の可能性が高い多車線道路では、この設計の考え方が大きく異なる可能性がある。そのため、往復 2 車線道路と多車線道路では、計画・設計の手順を分けて考える必要がある。 第 2 章では無信号交差点のうち一時停止交差点、第 3 章では信号交差点をそれぞれ対象として、計画・設計の手順を示す。更に、第 3 章では 3.1 に往復 2 車線道路の場合、3.2 に多車線道路の場合に分けて手順を示している。 なお、計画・設計の詳細については、「第Ⅲ編 計画・設計の具体的手法」を参照されたい。 【適用】平面交差の計画と設計 基礎編 ―計画・設計・交通信号制御の手引き―，P.38，平成 30 年 11 月，（社）交通工学研究会	3. 平面交差点の計画と設計手順 3.1 計画と設計の手順 平面交差点の設計と手順は、「改訂 平面交差の計画と設計―基礎編―（第 3 版）」を参考に実施するものとする。なお、自転車通行空間を設置する場合においては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考とするものとする。 計画設計の進め方 2.1 計画と設計の手順 本編では、平面交差点の計画と設計を行う手順を俯瞰するため、各設計項目の目的および設計上の留意点などを概述する。各設計項目の詳細については、「3. 計画設計の具体的手法」を参照されたい。 「1.1.5 平面交差の幾何構造と交通制御の整合性」において、平面交差の計画・設計にあたっては、常に幾何構造と交通制御とを同時に検討し、それらの組み合わせとして交差点設計を行うことが必須であることを指摘した。実際の設計においても幾何構造と交通制御について同時に検討を行い、それぞれの検討結果を相互に反映させることが必要となっている。しかし、交差点の初心設計者にとっては、この繰り返し手順が計画・設計過程の理解を妨げる要因の一つになっているのも事実である。 したがって、ここではまず交差点の設計を行うために必要な検討項目を、それぞれの関連性がわかりやすくなるように、次の 5 つのステップに仕分けた。 STEP 1 計画設計箇所の状況把握 ○計画設計箇所の道路状況，交通状況および周辺状況についてそれぞれ前提条件を把握し，整理する。〔STEP1.1〕〔STEP1.2〕〔STEP1.3〕 STEP 2 交差点の概略設計 ○対象交差点の横断構成について，前ステップの状況把握（例えば道路幅員など）を踏まえて設定する。〔STEP2.1〕 ○把握した交通状況に基づいて，一組の青表示で同時に処理する交通流の組み合わせ（現示）と，各組み合わせの処理順序を設定する。〔STEP2.2〕 STEP 3 交差点内幾何構造設計 ○平面交差点の大きさを決定するために，右左折車の走行軌跡を設定する。〔STEP3.1〕〔STEP3.2〕〔STEP3.3〕 ○走行軌跡に車両の旋回特性を反映させた上で，交差点隅角部の詳細を決定する。〔STEP3.4〕〔STEP3.5〕 ○決定した歩道巻き込み線に合わせた横断歩道や路面標示（停止線等）の設計を行う。〔STEP3.6〕〔STEP3.7〕 STEP 4 交通処理検討 ○交差点流入部の接近速度および流入部の停止線からその対向車線の停止線までの距離を用いて，黄表示の時間と全ての信号が赤表示となる時間を設定する。〔STEP4.1〕 ○検討にあたって，各交通流に青表示する時間とすべての信号表示を一通り表示するための時間（サイクル長）を仮に設定しておく。〔STEP4.2〕 ○各流入部における交通処理能力（飽和交通流率）に対する交通需要の割合（需要率）を求め，各現示毎にその最大値（現示の需要率）を求める。この合計値（交差点の需要率）から交差点が全ての交通をさばくことができるかどうかを判定する。もしさばけない場合は，信号表示の組み合わせを見直す。〔STEP4.3〕 ○交差点の需要率を用いてサイクル長を設定し，それぞれの青表示時間を設定する。〔STEP4.4〕 ○設定したサイクル長，青時間を用いて処理能力の照査を行う。〔STEP4.5〕 STEP 5 交差点流入部幾何構造の設計 ○右左折車線を設けた場合の車線長を決定する。ここで信号交差点の場合，サイクル長を用いて滞留に必要な長さを算出する。〔STEP5.1〕 ○交差点流入部における路面標示（矢印等）を決定する。〔STEP5.2〕 以上の 5 ステップによって平面交差の計画・設計について基本的な検討項目とその関係について理解した上で、最後に「2.3」において実際の計画・設計を行うための手順について説明を行った。 したがって、本編の最終的な目的は「2.3」で説明する実際の設計の流れを理解することにある。 【適用】改訂 平面交差の計画と設計（基礎編）第 3 版，P.36，平成 19 年 8 月，（社）交通工学研究会	平面交差の計画と設計 基礎編―計画・設計・交通信号制御の手引き― の改訂に伴う修正

道路構造の手引き改定対照表

第3編 交差点の設計
3-4

新 削除	旧	改訂理由
	計画と設計の手順 計画と設計の説明手順(ステップ) STEP 1 STEP1.1 道路状況の把握 STEP1.2 交通状況の把握 STEP1.3 周辺状況の把握 STEP 2 STEP2.1 横断構成の設計 現示の見直しでは対応できない場合、横断構成見直し STEP2.2 信号制御方式（現示企画）の設定 STEP 3 STEP3.1 右左折の設計車両および通行方法の決定 STEP3.2 左折導流路の設計 STEP3.3 右折導流路の設計 STEP3.4 歩道の巻き込み線の決定 STEP3.5 隅切りの決定 STEP3.6 横断歩道の設計 STEP3.7 交差点内の路面標示 STEP 4 STEP4.1 クリアランス時間の設定と損失時間の算出 STEP4.2 サイクル長および青表示時間長の仮設定 STEP4.3 飽和交通流率の設定および交差点の需要率の計算 さばけない場合、現示を見直し STEP4.4 サイクル長および青時間の設定 STEP4.5 計画案の照査・確定 STEP 5 STEP5.1 右左折車線長の決定 STEP5.2 交差点流入部における路面標示の決定 幾何構造 交通制御（信号制御） 【適用】改訂 平面交差の計画と設計（基礎編）第3版，P.37，平成19年8月，（社）交通工学研究会	改訂前の図面に対応するページが削除されているため。

【適用】改訂 平面交差の計画と設計（基礎編）第3版，P.37，平成19年8月，（社）交通工学研究会

道路構造の手引き改定対照表

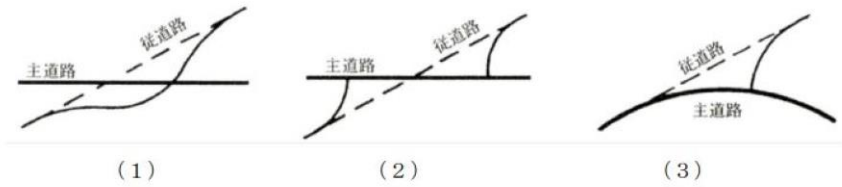
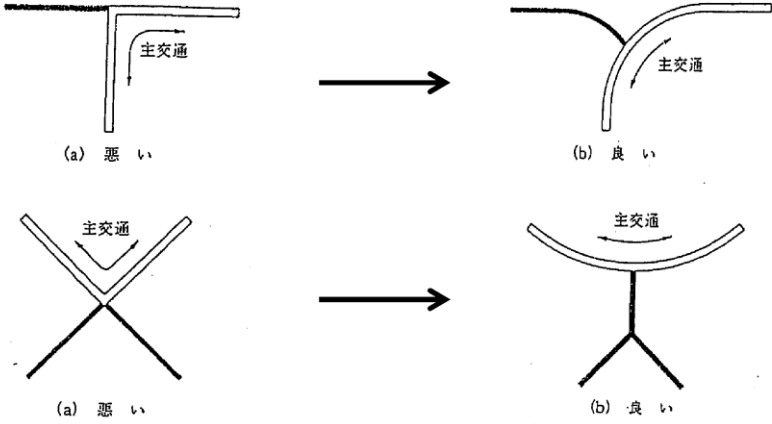
新	旧	改訂理由
計画と設計手順の実際の流れ 【適用】 平面交差の計画と設計 基礎編 一計画・設計・交通信号制御の手引ー, P. 39, 平成 30 年 11 月, (社) 交通工学研究会	計画と設計手順の実際の流れ 【適用】 改訂 平面交差の計画と設計 (基礎編) 第3版, P. 67, 平成 19 年 8 月, (社) 交通工学研究会	平面交差の計画と設計 基礎編ー計画・設計・交通信号制御の手引ー の改訂に伴う修正

道路構造の手引き改定対照表

第3編 交差点の設計
3-5

新	旧	改訂理由
3.2 計画交差点の状況把握 計画交差点の状況把握は、「平面交差の計画と設計 基礎編 ー計画・設計・交通信号制御の手引ー、平成 30 年 11 月、(社) 交通工学研究会」を参考に実施するものとする。 また、既存交差点の改良の場合には、計画交差点前後の交差点の処理方法（サイクル長、青時間等）を調査し、交通容量の検討に反映させるものとする。 計画交差点の状況把握方法 1.3 対象箇所の状況把握 本節では、平面交差の交通制御方式の選択および計画・設計を行うために準備しておくべき事項を整理する。前提条件には、道路・交通と並んで沿道や周辺状況があるが、これらの条件は平面交差の計画・設計が新設の場合と改良の場合とで取り扱いが変わってくるので注意する必要がある。 1.3.1 道路と周辺状況の把握（第Ⅲ編1.1.2） (1) 道路の状況 道路の幾何構造の問題点の分析や改良の方針と可能性を検討するために必要なデータを収集し、表などに取りまとめる。 (2) 交差点の現況 交差点の幾何構造と路面標示を平面図にして、信号灯器等の交通安全施設の位置を図上に表示する。 (3) 沿道施設の現況 沿道の駐車場や大規模集客施設など、交差点の交通流動に影響を及ぼすと考えられる施設や土地利用などを整理する。改良の場合、用地境界と用地買収可能性を確認し、整理しておくとい。 1.3.2 交通状況の把握（第Ⅲ編1.1.3） (1) 設計時間交通量 交通需要として設計時間交通量（第Ⅲ編 1.3）を設定する。改良の場合には、一般にピーク 1 時間などの観測値に基づいて設定するが、交通渋滞が発生している場合は注意を要する（第Ⅲ編 1.6）。改良でも現況と著しく異なる交通が予測される場合や新設の場合は、類似の特性を持つ周辺道路の観測値を活用する。 (2) 交通流の特性 改良の場合は飽和交通流率（第Ⅲ編 1.4）を調査する。走行速度、交差点の通過タイミング、特に左右折時の車両軌跡、歩行者、自転車の交通流の特性についても把握しておくとい。また、道路利用者が受けるサービスの質を評価するため、遅れ時間などの円滑性指標（第Ⅲ編 1.5）を把握する。 (3) 交通規制の把握 信号交差点の場合は、現示および現示方式を把握する。また、各現示の信号表示時間についても調査する。無信号交差点の場合は、流入部毎に一時停止や優先道路などの交通規制の状況を把握する。 1.3.3 交通安全性の把握（第Ⅲ編1.2） 改良の場合は、交差点の平面図を用いて事故発生状況図を作成し、安全上の問題点を整理しておく。 【適用】平面交差の計画と設計 基礎編 ー計画・設計・交通信号制御の手引ー、P.40、平成 30 年 11 月、(社) 交通工学研究会	3.2 計画交差点の状況把握 計画交差点の状況把握は、「改訂 平面交差の計画と設計ー基礎編ー（第3版）」を参考に実施するものとする。 また、既存交差点の改良の場合には、計画交差点前後の交差点の処理方法（サイクル長、青時間等）を調査し、交通容量の検討に反映させるものとする。 計画交差点の状況把握方法 STEP1 計画設計箇所の状況把握 本ステップでは、平面交差の計画・設計を行うために準備しておくべき事項を整理する。前提条件には、道路・交通と並んで沿道や周辺状況があるが、これらの条件は平面交差の計画・設計が新設の場合と改良の場合とで取り扱いが変わってくるので注意したい。 STEP1.1 道路状況の把握 「3.1 基礎データの収集整理および現地踏査」参照 (1) 道路に関する計画・設計条件（道路規格と設計速度、設計車両、横断構成） ○新設・改良を問わず計画の基本条件となる。対象交差点を構成する流入部の計画条件として、最も基本的な事項であり、改良の場合でも設定しておかねばならない。 (2) 改良の場合の現道状況（線形と幅員） ○交差点の幾何構造と路面標示を基に概略平面図として現況を整理する。また、縦断勾配が大きいところでは併せて縦断図を作成する。 ○単路部の横断構成と流入部の車線割、幅員等を確認する。 STEP1.2 交通状況の把握 「3.1 基礎データの収集整理および現地踏査」「3.2 設計交通量の設定方法」参照 (1) 交通に関する計画・設計条件（設計交通量） ○交差点を計画・設計する上で目標とする交通需要として、設計交通量を設定する。 ○設計交通量は自動車交通量が基本になるが、歩行者類も整理しておく。 ○新設の場合は特に単路部の設計時間交通量¹⁾との整合に留意し、改良の場合は目標水準をしっかりと押さえた上で²⁾、設計（時間）交通量を設定する必要がある。 注) ¹⁾一般には計画目標年における30番目時間交通量（1年間8,760時間の時間交通量を大きい順から並べて30番目になる交通量） ²⁾平日・休日ピークのどちらを適用するかなど (2) 改良の場合の現道交通状況（ピーク時交通量、信号現示、交通事故履歴等） ○渋滞状況等から改良対象時間を設定し、そのときの交通需要を把握する。渋滞時の交通需要は、次式により流入部通過台数と待ち行列台数の増分の和として算定する。 ピーク時交通需要＝通過台数＋待ち台数増分（ピーク終了時－ピーク開始時） ○現況が信号制御の場合は、その現示構成、制御方式等を把握しておく。 ○これまでの交通事故の発生状況を図化し、安全上の問題点を整理しておく。 STEP1.3 周辺状況の把握 「3.1 基礎データの収集整理および現地踏査」参照 (1) 用地に関する計画・設計条件（用地境界と拡張可能性） ○特に改良の場合、用地境界と用地買収可能性を確認し、制約条件として整理する。 (2) 周辺土地利用等に関する計画・設計条件（交通発生施設の配置等） ○沿道の駐車場や大規模集客施設など、交差点の交通流動に影響を及ぼすと考えられる施設や土地利用などについても、与条件の一つとして整理しておく。 【適用】改訂 平面交差の計画と設計（基礎編）第3版、P.38、平成 19 年 8 月、(社) 交通工学研究会	平面交差の計画と設計 基礎編ー計画・設計・交通信号制御の手引ー の改訂に伴う修正

第3編 交差点の設計
3-8

新	旧	改訂理由
5. 平面交差点の形状および間隔 5.1 枝数及び形状 平面交差点の枝数は4以下とし、くいちがい交差や折れ脚交差は避けること。また、主流交通はできるだけ直線に近い線形とし、主流交通のいずれか片側に2以上の足が交会しないようにする。  【参考】土木工事設計要領, P.道1-29, 令和5年4月, 九州地方整備局 詳細は、道路構造令の解説と運用, P.481~484, 令和3年3月, (公社)日本道路協会を参照すること。 図 5.1 交差点の改良 5.2 交差角 互いに交差する交通流は、直角またはそれに近い角度に交差するように計画しなければならない。原則として75°以上とするが、特にやむを得ない場合には60°以上とすることができる。 【参考】土木工事設計要領, P.道1-29, 令和5年4月, 九州地方整備局 5.3 間 隔 交差点間隔は交通処理の必要から、できるだけ大きく取る。信号交差点の最小間隔は、①織り込み長, ②信号制御の滞留長, ③右折車線長等, ④運転者の注意力の限界によって制約されるが、200m以上取ることが望ましい。 詳細は道路構造令の解説と運用, P.480, 令和3年3月, (公社)日本道路協会を参照のこと。	5. 平面交差点の形状および間隔 5.1 枝数及び形状 平面交差点の枝数は4以下とし、くいちがい交差や折れ足交差は避けること。また、主流交通はできるだけ直線に近い線形とし、主流交通のいずれか片側に2以上の足が交会しないようにする。  【参考】道路構造令の解説と運用, P.449, 平成16年2月, (社)日本道路協会 図 5.1 交差点の改良 5.2 交差角 互いに交差する交通流は、直角またはそれに近い角度に交差するように計画しなければならない。原則として75°以上とするが、特にやむを得ない場合には60°以上とすることができる。 【適用】道路構造令の解説と運用, P.448, 平成16年2月, (社)日本道路協会 5.3 間 隔 交差点間隔は交通処理の必要から、できるだけ大きく取る。信号交差点の最小間隔は、①織り込み長, ②信号制御の滞留長, ③右折車線長や減速車線長, ④運転者の注意力の限界によって制約されるが、200m以上取ることが望ましい。 【参考】道路構造令の解説と運用, P.452, 平成16年2月, (社)日本道路協会	誤字の修正 図を変更。 減速車線延長以外の要素も含まれるため「等」を追加

第3編 交差点の設計
3-9

新	旧	改訂理由																																																																																															
6. 平面交差点付近の線形 6.1 視距および交差点の視認距離 信号制御交差点における信号の視認距離および一時停止制御交差点における一時停止標識の視認距離は, 原則として当該道路の区分および設計速度により、次の表の値以上とする。信号視距は, 交差点奥側の信号を主信号とし, 主信号を見通せる位置にある車両から停止線まで距離のことを言う。 ただし、交差点手前に従信号を設置する場合や予告信号を設置する場合など視距の取り方は公安委員会との協議による。 <table><caption>表 6.1 視認距離 (信号制御)</caption><tr><th rowspan="2">設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)</th><th colspan="2">信号制御</th></tr><tr><th>第3種</th><th>第4種</th></tr><tr><td>80</td><td>350</td><td>—</td></tr><tr><td>60</td><td>240</td><td>170</td></tr><tr><td>50</td><td>190</td><td>130</td></tr><tr><td>40</td><td>140</td><td>100</td></tr><tr><td>30</td><td>100</td><td>70</td></tr><tr><td>20</td><td>60</td><td>40</td></tr></table><table><caption>表 6.2 視認距離 (一時停止制御)</caption><tr><th>設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)</th><th>一時停止制御</th></tr><tr><td>80</td><td>—</td></tr><tr><td>60</td><td>105</td></tr><tr><td>50</td><td>80</td></tr><tr><td>40</td><td>55</td></tr><tr><td>30</td><td>35</td></tr><tr><td>20</td><td>20</td></tr></table> 詳細は、道路構造令の解説と運用, P. 490, 令和3年3月, (公社) 日本道路協会を参照すること。 信号制御されない交差点では、交差道路の主道路、従道路を明確にし、最小視認距離が確保できない場合には警戒標識でこれを補う必要がある。 一時停止制御される交差点における主道路については、単路部において規定している制動停止視距を確保する。 <table><caption>表 6.3 制動停止視距</caption><tr><th>設計速度 (km/h)</th><th>視距 (m)</th></tr><tr><td>80</td><td>110</td></tr><tr><td>60</td><td>75</td></tr><tr><td>50</td><td>55</td></tr><tr><td>40</td><td>40</td></tr><tr><td>30</td><td>30</td></tr><tr><td>20</td><td>20</td></tr></table> 【適用】道路構造令第19条, 令和5年4月, 九州地方整備局 詳細は、道路構造令の解説と運用, P. 413, 令和3年3月, (公社) 日本道路協会を参照すること。	設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)	信号制御		第3種	第4種	80	350	—	60	240	170	50	190	130	40	140	100	30	100	70	20	60	40	設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)	一時停止制御	80	—	60	105	50	80	40	55	30	35	20	20	設計速度 (km/h)	視距 (m)	80	110	60	75	50	55	40	40	30	30	20	20	6. 平面交差点付近の線形 6.1 視距および交差点の視認距離 信号制御交差点における信号の視認距離および一時停止制御交差点における一時停止標識の視認距離は, 原則として当該道路の区分および設計速度により次の表の値以上とする。 <table><caption>表 6.1 視認距離</caption><tr><th rowspan="2">設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)</th><th colspan="2">信号制御</th><th rowspan="2">一時停止制御</th></tr><tr><th>第3種</th><th>第4種</th></tr><tr><td>80</td><td>350</td><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>60</td><td>240</td><td>170</td><td>105</td></tr><tr><td>50</td><td>190</td><td>130</td><td>80</td></tr><tr><td>40</td><td>140</td><td>100</td><td>55</td></tr><tr><td>30</td><td>100</td><td>70</td><td>35</td></tr><tr><td>20</td><td>60</td><td>40</td><td>20</td></tr></table> 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 456, 平成16年2月, (社) 日本道路協会 信号制御されない交差点では、交差道路の主道路、従道路を明確にし、最小視認距離が確保できない場合には警戒標識でこれを補う必要がある。 一時停止制御される交差点における主道路については、単路部において規定している制動停止視距を確保する。 <table><caption>表 6.2 制動停止視距</caption><tr><th>設計速度 (km/h)</th><th>視距 (m)</th></tr><tr><td>80</td><td>110</td></tr><tr><td>60</td><td>75</td></tr><tr><td>50</td><td>55</td></tr><tr><td>40</td><td>40</td></tr><tr><td>30</td><td>30</td></tr><tr><td>20</td><td>20</td></tr></table> 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 379, 平成16年2月, (社) 日本道路協会	設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)	信号制御		一時停止制御	第3種	第4種	80	350	—	—	60	240	170	105	50	190	130	80	40	140	100	55	30	100	70	35	20	60	40	20	設計速度 (km/h)	視距 (m)	80	110	60	75	50	55	40	40	30	30	20	20	道路構造令の解説と運用を参考に表を作成
設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)		信号制御																																																																																															
	第3種	第4種																																																																																															
80	350	—																																																																																															
60	240	170																																																																																															
50	190	130																																																																																															
40	140	100																																																																																															
30	100	70																																																																																															
20	60	40																																																																																															
設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)	一時停止制御																																																																																																
80	—																																																																																																
60	105																																																																																																
50	80																																																																																																
40	55																																																																																																
30	35																																																																																																
20	20																																																																																																
設計速度 (km/h)	視距 (m)																																																																																																
80	110																																																																																																
60	75																																																																																																
50	55																																																																																																
40	40																																																																																																
30	30																																																																																																
20	20																																																																																																
設計速度 (km/h) \ 最小視認距離 (m)	信号制御		一時停止制御																																																																																														
	第3種	第4種																																																																																															
80	350	—	—																																																																																														
60	240	170	105																																																																																														
50	190	130	80																																																																																														
40	140	100	55																																																																																														
30	100	70	35																																																																																														
20	60	40	20																																																																																														
設計速度 (km/h)	視距 (m)																																																																																																
80	110																																																																																																
60	75																																																																																																
50	55																																																																																																
40	40																																																																																																
30	30																																																																																																
20	20																																																																																																

第3編 交差点の設計
3-11

新	旧	改訂理由																																								
6.3 縦断線形 (1) 交差点は、縦断曲線の頂部または底部付近に設けないことが望ましい。また、交差点の取付部及び交差点前後の勾配は2.5%以下とし、その区間長は以下の表に掲げる値以上とすること。 表 6.5 停止線からの最小緩勾配区間長 <table><tr><th colspan="2">道路の区分</th><th rowspan="2">最小区間長(m)</th></tr><tr><th>第3種</th><th>第4種</th></tr><tr><td>第1級、第2級</td><td>第1級</td><td>40</td></tr><tr><td>第3級</td><td>第2級</td><td>35</td></tr><tr><td>第4級</td><td>第3級</td><td>15</td></tr><tr><td>第5級</td><td>—</td><td>10</td></tr><tr><td>—</td><td>第4級</td><td>6</td></tr></table> 【参考】土木工事設計要領, P. 道 1-29, 令和5年4月, 九州地方整備局 詳細は、道路構造令の解説と運用, P. 494, 令和3年3月, (公社) 日本道路協会を参照すること。 (2) 従道路の流入部において緩勾配区間を用いる場合等は図 6.1 により設計することを原則とする。	道路の区分		最小区間長(m)	第3種	第4種	第1級、第2級	第1級	40	第3級	第2級	35	第4級	第3級	15	第5級	—	10	—	第4級	6	6.3 縦断線形 (1) 交差点は、縦断曲線の頂部または底部付近に設けないことが望ましい。また、交差点の取付部及び交差点前後の勾配は2.5%以下とし、その区間長は以下の表に掲げる値以上とすること。 表 6.4 停止線からの最小緩勾配区間長 <table><tr><th colspan="2">道路の区分</th><th rowspan="2">最小区間長 (m)</th></tr><tr><th>第3種</th><th>第4種</th></tr><tr><td>第1種、第2級</td><td>第1種</td><td>40</td></tr><tr><td>第3種</td><td>第2種</td><td>35</td></tr><tr><td>第4種</td><td>第3種</td><td>15</td></tr><tr><td>第5種</td><td>—</td><td>10</td></tr><tr><td>—</td><td>第4種</td><td>6</td></tr></table> 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 460, 平成 16 年 2 月, (社) 日本道路協会 (2) 従道路の流入部において緩勾配区間を用いる場合等は図 6.1 により設計することを原則とする。	道路の区分		最小区間長 (m)	第3種	第4種	第1種、第2級	第1種	40	第3種	第2種	35	第4種	第3種	15	第5種	—	10	—	第4種	6	道路構造令の解説と運用を参考に表を作成
道路の区分		最小区間長(m)																																								
第3種	第4種																																									
第1級、第2級	第1級	40																																								
第3級	第2級	35																																								
第4級	第3級	15																																								
第5級	—	10																																								
—	第4級	6																																								
道路の区分		最小区間長 (m)																																								
第3種	第4種																																									
第1種、第2級	第1種	40																																								
第3種	第2種	35																																								
第4種	第3種	15																																								
第5種	—	10																																								
—	第4種	6																																								

道路構造の手引き改定対照表

第3編 交差点の設計
3-16

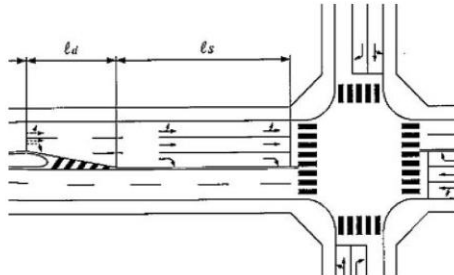
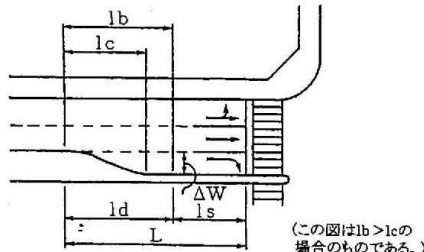
新	旧	改訂理由
7.2 交差点部幅員の基本的な考え方 (1) 自転車歩行者道 交差点部の自転車歩行者道の有効幅員は、単路部の幅員以上とするとともに、滞留機能については道路構造令の解説と運用, P.496, P.518, 令和3年3月, (公社)日本道路協会を参照するものとする。 (2) 自転車通行帯 交差点付近においても幅員1.5mまたは単路部と同等の幅員を確保することを基本とする。 幅員1.5mを確保できない場合は、1.0mまで縮小できるが、その際には植樹帯、路肩、中央帯等の縮小を検討することとする。幅員を確保できない場合は、左側路肩を極力広く確保した上で、車道混在による整備（第6編交通安全を参照）を行うものとする。 (3) 植樹帯 交差点部では1.0mに縮小することができる。なお、1.0m確保できない場合には植樹帯を設置しないこととし、歩車道境界にガードパイプ等を設置して、歩行者の通行の安全性向上を図るものとする。 植樹帯を設置できない場合の道路の緑化方法は、第7編 道路緑化による。 (4) 左側路肩 交差点部では、第3種の道路は0.75m、第4種の道路は0.5mとする。 【参考】道路構造令の解説と運用, P.496, 令和3年3月, (公社)日本道路協会 (5) 中央帯 交差点部では停車体を設けず、右折車線と対向車線とを分離するため、多車線道路は中央帯を設置する。 なお、交差点部の中央帯の幅員は、右折車と対向直進車の見通し角を小さくするため、必要な施設帯幅員を確保した上で、極力縮小することが望ましい。 【参考】道路構造令の解説と運用, P.496, 令和3年3月, (公社)日本道路協会 (6) 幅員構成 交差点部の幅員構成は、第2編 道路の標準幅員による。	7.2 交差点部幅員の基本的な考え方 (1) 自転車歩行者道 交差点部の自転車歩行者道の有効幅員は、単路部の幅員以上とする。 【参考】道路構造令の解説と運用, P.462, P.484, 平成16年2月, (社)日本道路協会 (2) 自転車通行帯 交差点付近においても幅員1.5mまたは単路部と同等の幅員を確保することを基本とする。 幅員1.5mを確保できない場合は、1.0mまで縮小できるが、その際には植樹帯、路肩、中央帯等の縮小を検討することとする。幅員を確保できない場合は、左側路肩を極力広く確保した上で、車道混在による整備（第6編交通安全を参照）を行うものとする。 (3) 植樹帯 交差点部では1.0mに縮小することができる。なお、1.0m確保できない場合には植樹帯を設置しないこととし、歩車道境界にガードパイプ等を設置して、歩行者の通行の安全性向上を図るものとする。 植樹帯を設置できない場合の道路の緑化方法は、第7編 道路緑化による。 (4) 左側路肩 交差点部では、第3種の道路は0.75m、第4種の道路は0.5mとする。 【参考】道路構造令の解説と運用, P.462, 平成16年2月, (社)日本道路協会 (5) 中央帯 交差点部では停車体を設けず、右折車線と対向車線とを分離するため、多車線道路は中央帯を設置する。 なお、交差点部の中央帯の幅員は、右折車と対向直進車の見通し角を小さくするため、必要な施設帯幅員を確保した上で、極力縮小することが望ましい。 【参考】道路構造令の解説と運用, P.462, 平成16年2月, (社)日本道路協会 (6) 幅員構成 交差点部の幅員構成は、第2編 道路の標準幅員による。	道路構造令の解説と運用を参考に文章を作成

道路構造の手引き改定対照表

第 3 編 交差点の設計
3-18

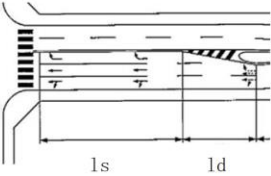
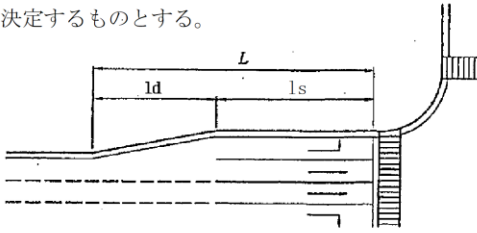
新	旧	改訂理由
7.4 付加車線 平面交差点には必要に応じ付加車線を設けるものとし、詳細は道路構造令の解説と運用, P. 499、P505～506, 令和 3 年 3 月, (公社) 日本道路協会を参照すること。 7.4.1 右折車線 平面交差点には、次の場合を除き、右折車線を設けるものとする。なお、右折車線は、右折が主流交通となるような特別の場合を除いて、直進車線とは独立に付加して設けなければならない、単路部における走行車線の一部（例えば 2 車線のうち 1 車線）を右折車線としてはならない。 (1) 右折を認めない場合 (2) 第 3 種第 4 級, 第 3 種第 5 級, 第 4 種第 3 級, 第 4 種第 4 級の道路にあつて、当該道路および交差道路のピーク時の処理能力に十分余裕がある場合 (3) 設計速度 40 km/h 以下の 2 車線道路において、設計交通量が極めて少ない場合 7.4.2 左折車線 次に掲げる場合には、左折車線を設けるものとする。 (1) 交差角が 60° 以下の鋭角の交差で、左折交通が多い場合 (2) 左折交通が特に卓越する場合 (3) 左折車の速度が高い場合 (4) 左折車および左折の流出部の歩行者が共に多い場合 (5) その他、特に必要と認められる場合。 ただし、第 3 種第 5 級および第 4 種第 4 級の道路には設けないことができる。なお、左折車線を設置する場合における自転車通行空間の構造は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7) を参考とするものとする。 7.4.3 減速車線 次に掲げる場合には、減速車線を設けるものとする。 (1) 第 1 種の道路から減速分流する交通がある場合 (2) 部分出入制限された第 3 種第 1 級の道路から減速分流する交通がある場合 (3) その他、必要と認められる場合 7.4.4 加速車線 次に掲げる場合には、加速車線を設けるものとする。 (1) 第 1 種の道路に加速合流する交通がある場合 (2) 部分出入制限された第 3 種第 1 級の道路に加速合流する交通がある場合 (3) その他、必要と認められる場合	7.4 付加車線 平面交差点には必要に応じ付加車線を設けるものとする。 7.4.1 右折車線 平面交差点には、次の場合を除き、右折車線を設けるものとする。なお、右折車線は、右折が主流交通となるような特別の場合を除いて、直進車線とは独立に付加して設けなければならない、単路部における走行車線の一部（例えば 2 車線のうち 1 車線）を右折車線としてはならない。 (1) 右折を認めない場合 (2) 第 3 種第 4 級, 第 3 種第 5 級, 第 4 種第 3 級, 第 4 種第 4 級の道路にあつて、当該道路および交差道路のピーク時の処理能力に十分余裕がある場合 (3) 設計速度 40 km/h 以下の 2 車線道路において、設計交通量が極めて少ない場合 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 465, 平成 16 年 2 月, (社) 日本道路協会 7.4.2 左折車線 次に掲げる場合には、左折車線を設けるものとする。 (1) 交差角が 60° 以下の鋭角の交差で、左折交通が多い場合 (2) 左折交通が特に卓越する場合 (3) 左折車の速度が高い場合 (4) 左折車および左折の流出部の歩行者が共に多い場合 (5) その他、特に必要と認められる場合。 ただし、第 3 種第 5 級および第 4 種第 4 級の道路には設けないことができる。 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 471, 平成 16 年 2 月, (社) 日本道路協会 なお、左折車線を設置する場合における自転車通行空間の構造は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7) を参考とするものとする。 7.4.3 減速車線 次に掲げる場合には、減速車線を設けるものとする。 (1) 第 1 種, 第 2 種の道路から減速分流する交通がある場合 (2) 部分出入制限された第 3 種第 1 級の道路から減速分流する交通がある場合 (3) その他、必要と認められる場合 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 472, 平成 16 年 2 月, (社) 日本道路協会 7.4.4 加速車線 次に掲げる場合には、加速車線を設けるものとする。 (1) 第 1 種, 第 2 種の道路に加速合流する交通がある場合 (2) 部分出入制限された第 3 種第 1 級の道路に加速合流する交通がある場合 (3) その他、必要と認められる場合 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 472, 平成 16 年 2 月, (社) 日本道路協会	道路構造令の解説と運用を参考に文章を作成

第3編 交差点の設計
3-19

新	旧	改訂理由																																																																		
7.5 付加車線の構造 (1) 右折車線長 $L = l_d + l_s$ 7.5.1 L : 右折車線長 (m) l d : テーパー長 l s : 滞留長 l d は減速のため必要な最小値 l b と次式による l c のいずれか大きいほうの値としなければならない。 $l_c = \frac{V \times \Delta W}{6}$ 7.5.2 l c : シフト長 (m) V : 設計速度 (km/h) Δ W : 横方向のシフト量 (m) (付加車線の幅員と考えてよい)  図 7.8 右折車線 表 7.3 l b : 減速のために必要な最小値 (単位 : m) <table><tr><th>区分 設計速度 (km/h)</th><th>地方部の 主 道 路</th><th>地方部の従道路 および 都市部の道路</th></tr><tr><td>80</td><td>60</td><td>45</td></tr><tr><td>60</td><td>40</td><td>30</td></tr><tr><td>50</td><td>30</td><td>20</td></tr><tr><td>40</td><td>20</td><td>15</td></tr><tr><td>30</td><td>10</td><td>10</td></tr><tr><td>20</td><td>10</td><td>10</td></tr></table> 【適用】土木工事設計要領, P. 道 1-31, 32, 令和 5 年 4 月, 九州地方整備局 詳細は、道路構造の解説と運用, P. 466-467, 令和 3 年 3 月, (公社) 日本道路協会を参照すること。 l s は次式によって求めるが、計算によって求めることができない場合は少なくとも 30m は確保する。 ・信号制御される交差点 $l_s = \lambda_r \times N \times S$ 7.5.3 λ r : 右折車線長係数 (m) N : 1 サイクル当りの平均右折車数 (台) S : 平均車頭間隔 (m) 表 7.4 右折車線長係数 λ r の値 <table><tr><th>平均右折台数 (台／サイクル)</th><th>2 以下</th><th>3</th><th>5</th><th>8</th><th>10 以上</th></tr><tr><td>右折車線長係数 λ r</td><td>2.2</td><td>2.0</td><td>1.8</td><td>1.6</td><td>1.5</td></tr></table> ※台数が中間値の場合は、比例配分により算出 ・信号制御されない交差点 $l_s = 2.0 \times M \times S$ 7.5.4 M : 1 分間当たりの平均右折車数 (台) S : 平均車頭間隔 (m) 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で補正する。大型車混入率が不明の場合は S は 7m としてよい。 なお、詳細については、「平面交差の計画と設計 基礎編 一計画・設計・交通信号制御の手引―」等を参考にする。 地方部の新設道路のように用地の確保が比較的容易な場合には、原則として式 7.5.3 を用いるべきであり、都市部においても用いることが望ましい。ただし、地形状況や沿道状況等により、やむを得ない場合には、λ r として 1.5 を用いることができる。なお、そのような場合であっても、諸条件の許す範囲で最大の右折車線 道路構造の手引き 平成 23 年 4 月	区分 設計速度 (km/h)	地方部の 主 道 路	地方部の従道路 および 都市部の道路	80	60	45	60	40	30	50	30	20	40	20	15	30	10	10	20	10	10	平均右折台数 (台／サイクル)	2 以下	3	5	8	10 以上	右折車線長係数 λ r	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5	7.5 付加車線の構造 (1) 右折車線長 $L = l_d + l_s$ 7.5.1 L : 右折車線長 (m) l d : テーパー長 l s : 滞留長 l d は減速のため必要な最小値 l b と次式による l c のいずれか大きいほうの値としなければならない。 $l_c = \frac{V \times \Delta W}{6}$ 7.5.2 l c : シフト長 (m) V : 設計速度 (km/h) Δ W : 横方向のシフト量 (m) (付加車線の幅員と考えてよい)  図 7.8 右折車線 表 7.3 l b : 減速のために必要な最小値 (単位 : m) <table><tr><th>区分 設計速度 (km/h)</th><th>地方部の 主 道 路</th><th>地方部の従道路 および 都市部の道路</th></tr><tr><td>80</td><td>60</td><td>45</td></tr><tr><td>60</td><td>40</td><td>30</td></tr><tr><td>50</td><td>30</td><td>20</td></tr><tr><td>40</td><td>20</td><td>15</td></tr><tr><td>30</td><td>10</td><td>10</td></tr><tr><td>20</td><td>10</td><td>10</td></tr></table> 【適用】道路構造の解説と運用 P. 467 l s は次式によって求めるが、計算によって求めることができない場合は少なくとも 30m は確保する。 ・信号制御される交差点 $l_s = \lambda_r \times N \times S$ 7.5.3 λ r : 右折車線長係数 (m) N : 1 サイクル当りの平均右折車数 (台) S : 平均車頭間隔 (m) 表 7.4 右折車線長係数 λ r の値 <table><tr><th>平均右折台数 (台／サイクル)</th><th>2 以下</th><th>3</th><th>5</th><th>8</th><th>10 以上</th></tr><tr><td>右折車線長係数 λ r</td><td>2.2</td><td>2.0</td><td>1.8</td><td>1.6</td><td>1.5</td></tr></table> ※台数が中間値の場合は、比例配分により算出 ・信号制御されない交差点 $l_s = 2.0 \times M \times S$ 7.5.4 M : 1 分間当たりの平均右折車数 (台) S : 平均車頭間隔 (m) 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で補正する。大型車混入率が不明の場合は S は 7m としてよい。 なお、詳細については、「平面交差の計画と設計(基礎編)」等を参考にする。 地方部の新設道路のように用地の確保が比較的容易な場合には、原則として式 7.5.3 を用いるべきであり、都市部においても用いることが望ましい。ただし、地形状況や沿道状況等により、やむを得ない場合には、λ r として 1.5 を用いることができる。なお、そのような場合であっても、諸条件の許す範囲で最大の右折車線長を確保するよう検討行なうものとする。	区分 設計速度 (km/h)	地方部の 主 道 路	地方部の従道路 および 都市部の道路	80	60	45	60	40	30	50	30	20	40	20	15	30	10	10	20	10	10	平均右折台数 (台／サイクル)	2 以下	3	5	8	10 以上	右折車線長係数 λ r	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5	図を変更
区分 設計速度 (km/h)	地方部の 主 道 路	地方部の従道路 および 都市部の道路																																																																		
80	60	45																																																																		
60	40	30																																																																		
50	30	20																																																																		
40	20	15																																																																		
30	10	10																																																																		
20	10	10																																																																		
平均右折台数 (台／サイクル)	2 以下	3	5	8	10 以上																																																															
右折車線長係数 λ r	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5																																																															
区分 設計速度 (km/h)	地方部の 主 道 路	地方部の従道路 および 都市部の道路																																																																		
80	60	45																																																																		
60	40	30																																																																		
50	30	20																																																																		
40	20	15																																																																		
30	10	10																																																																		
20	10	10																																																																		
平均右折台数 (台／サイクル)	2 以下	3	5	8	10 以上																																																															
右折車線長係数 λ r	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5																																																															

道路構造の手引き改定対照表

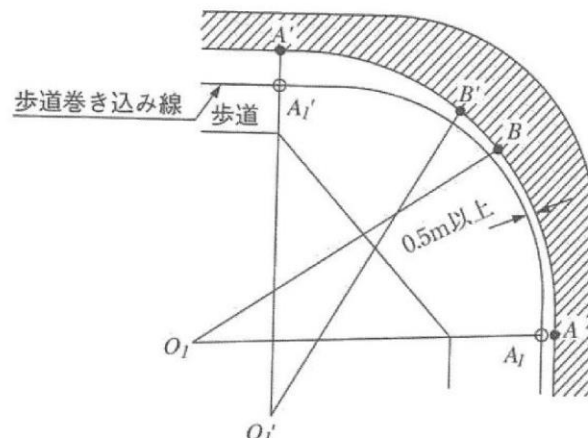
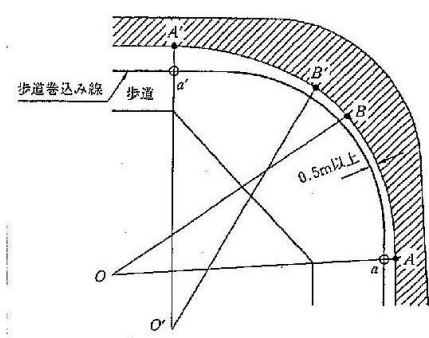
第3編 交差点の設計
3-20

新	旧	改訂理由
長を確保するよう検討行なうものとする。 「交通信号の手引き1において、青丸信号の後、右折矢印信号が続いて表示される場合に限り、交差点内で待機できる台数を、滞留長の計算から控除できることとなっているが、右折車の待ち行列が直進車線を閉塞し、青後半の処理交通量を低下させる問題を発生させるため、交通量の多い幹線道路や設計サービスレベルの高い道路への控除適用は、詳細な検討の上判断することとする。従道路等でやむを得ず適用させる場合であっても、交差点内滞留台数Kは、小交差点:1（台/サイクル）、大交差点:2（台/サイクル）とする。 なお、道路のピーク特性や周辺沿線状況により、極端な右折交通の時間集中が見込まれるようなケース等においては、上記式に基づき日交通意推計値から算出した滞留長と、最大右折交通需要見込み(既往の最大観測値等)との比較を行うとよい。 (2) 左折車線長 右折車線長と同じ考え方で決定するものとする。  図 7.9 左折車線長 詳細は、道路構造令の解説と運用, P. 505, 令和3年3月, (公社)日本道路協会を参照すること。	「交通信号の手引き1において、青丸信号の後、右折矢印信号が続いて表示される場合に限り、交差点内で待機できる台数を、滞留長の計算から控除できることとなっているが、右折車の待ち行列が直進車線を閉塞し、青後半の処理交通量を低下させる問題を発生させるため、交通量の多い幹線道路や設計サービスレベルの高い道路への控除適用は、詳細な検討の上判断することとする。従道路等でやむを得ず適用させる場合であっても、交差点内滞留台数Kは、小交差点:1（台/サイクル）、大交差点:2（台/サイクル）とする。 なお、道路のピーク特性や周辺沿線状況により、極端な右折交通の時間集中が見込まれるようなケース等においては、上記式に基づき日交通意推計値から算出した滞留長と、最大右折交通需要見込み(既往の最大観測値等)との比較を行うとよい。 (2) 左折車線長 右折車線長と同じ考え方で決定するものとする。  【適用】道路構造令の解説と運用, P. 471, 平成16年2月, (社)日本道路協会 図 7.9 左折車線長	道路構造令の解説と運用を参考に図を作成

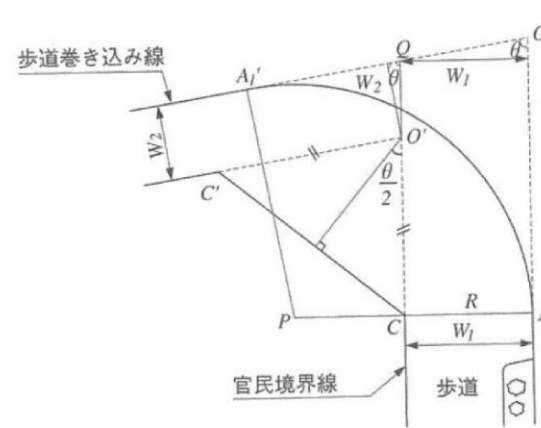
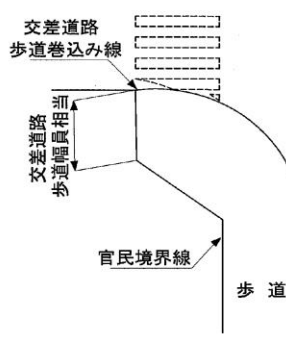
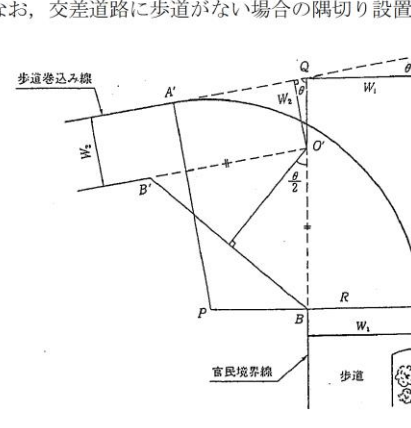
第3編 交差点の設計
3-21

新	旧	改訂理由																																																																																																						
(3) 変速車線 平面交差における変速車線長は以下のとおりとする。 ・減速車線は, 次に掲げる場合に原則設けるものとする。 a) 第 1 種の道路から減速分流する交通がある場合。 b) 部分出入制限された第 3 種第 1 級の道路から減速分流する交通がある場合。 c) その他, 必要と認められる場合。 ・加速車線は, 次に掲げる場合に原則設けるものとする。 a) 第 1 種の道路に加速合流する交通がある場合。 b) 部分出入制限された第 3 種第 1 級の道路に加速合流する交通がある場合。 c) その他, 必要と認められる場合。 詳細は、道路構造令の解説と運用, P. 507, 令和 3 年 3 月, (公社) 日本道路協会を参照すること。	(3) 変速車線 平面交差に向ける変速車線長の標準値は表 7.5 に掲げる値以上とする。ただし, 特に減速車線ではテーパ一部でも減速させるという考えもあり, この場合はテーパ部を含む減速車線長を表 7.5 の数値以上とすること。 表 7.5 変速車線長 (テーパを含まない) <table><tr><th rowspan="3">区分 設計 速度 (km/h)</th><th colspan="6">減 速 車 線 長 (m)</th><th colspan="6">加 速 車 線 長 (m)</th></tr><tr><th colspan="3">地方部の主道路</th><th colspan="3">地方部の従道路および都市部の道路</th><th colspan="3">地方部の主道路</th><th colspan="3">地方部の従道路および都市部の道路</th></tr><tr><th>停止 まで</th><th>20 km/h まで</th><th>40 km/h まで</th><th>停止 まで</th><th>20 km/h まで</th><th>40 km/h まで</th><th>停止 から</th><th>20 km/h から</th><th>40 km/h から</th><th>停止 から</th><th>20 km/h から</th><th>40 km/h から</th></tr><tr><td>80</td><td>60</td><td>50</td><td>30</td><td>45</td><td>40</td><td>25</td><td>140</td><td>120</td><td>80</td><td>90</td><td>80</td><td>50</td></tr><tr><td>60</td><td>40</td><td>30</td><td>20</td><td>30</td><td>20</td><td>10</td><td>100</td><td>80</td><td>40</td><td>65</td><td>55</td><td>25</td></tr><tr><td>50</td><td>30</td><td>20</td><td>—</td><td>20</td><td>15</td><td>—</td><td>60</td><td>50</td><td>—</td><td>40</td><td>30</td><td>—</td></tr><tr><td>40</td><td>20</td><td>10</td><td>—</td><td>15</td><td>10</td><td>—</td><td>40</td><td>20</td><td>—</td><td>25</td><td>15</td><td>—</td></tr><tr><td>30</td><td>10</td><td>—</td><td>—</td><td>10</td><td>—</td><td>—</td><td>20</td><td>—</td><td>—</td><td>10</td><td>—</td><td>—</td></tr></table> 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 473, 平成 16 年 2 月, (社) 日本道路協会 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 473, 平成 16 年 2 月, (社) 日本道路協会 図 7.8 変速車線長	区分 設計 速度 (km/h)	減 速 車 線 長 (m)						加 速 車 線 長 (m)						地方部の主道路			地方部の従道路および都市部の道路			地方部の主道路			地方部の従道路および都市部の道路			停止 まで	20 km/h まで	40 km/h まで	停止 まで	20 km/h まで	40 km/h まで	停止 から	20 km/h から	40 km/h から	停止 から	20 km/h から	40 km/h から	80	60	50	30	45	40	25	140	120	80	90	80	50	60	40	30	20	30	20	10	100	80	40	65	55	25	50	30	20	—	20	15	—	60	50	—	40	30	—	40	20	10	—	15	10	—	40	20	—	25	15	—	30	10	—	—	10	—	—	20	—	—	10	—	—	道路構造令の解説と運用を参考に文章を作成
区分 設計 速度 (km/h)	減 速 車 線 長 (m)						加 速 車 線 長 (m)																																																																																																	
	地方部の主道路			地方部の従道路および都市部の道路			地方部の主道路			地方部の従道路および都市部の道路																																																																																														
	停止 まで	20 km/h まで	40 km/h まで	停止 まで	20 km/h まで	40 km/h まで	停止 から	20 km/h から	40 km/h から	停止 から	20 km/h から	40 km/h から																																																																																												
80	60	50	30	45	40	25	140	120	80	90	80	50																																																																																												
60	40	30	20	30	20	10	100	80	40	65	55	25																																																																																												
50	30	20	—	20	15	—	60	50	—	40	30	—																																																																																												
40	20	10	—	15	10	—	40	20	—	25	15	—																																																																																												
30	10	—	—	10	—	—	20	—	—	10	—	—																																																																																												

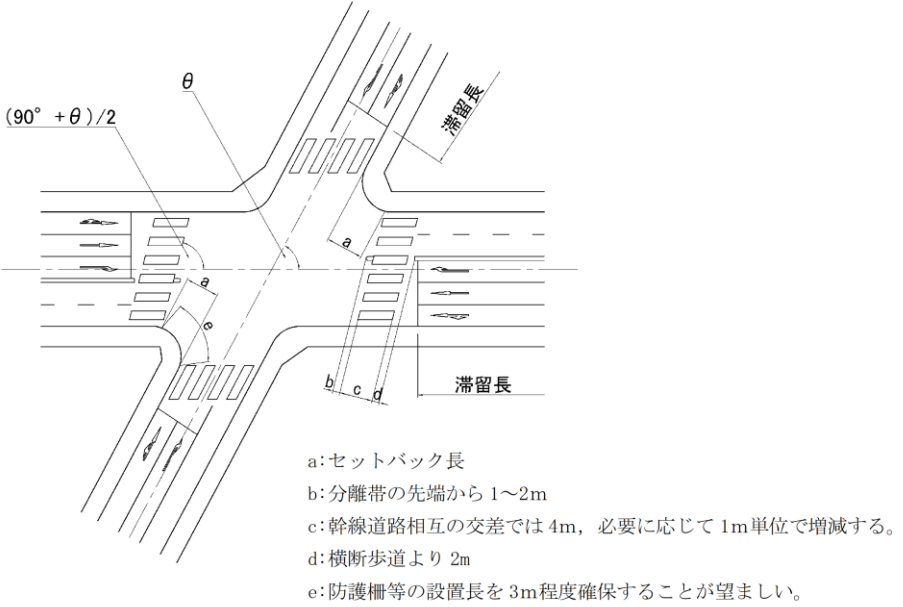
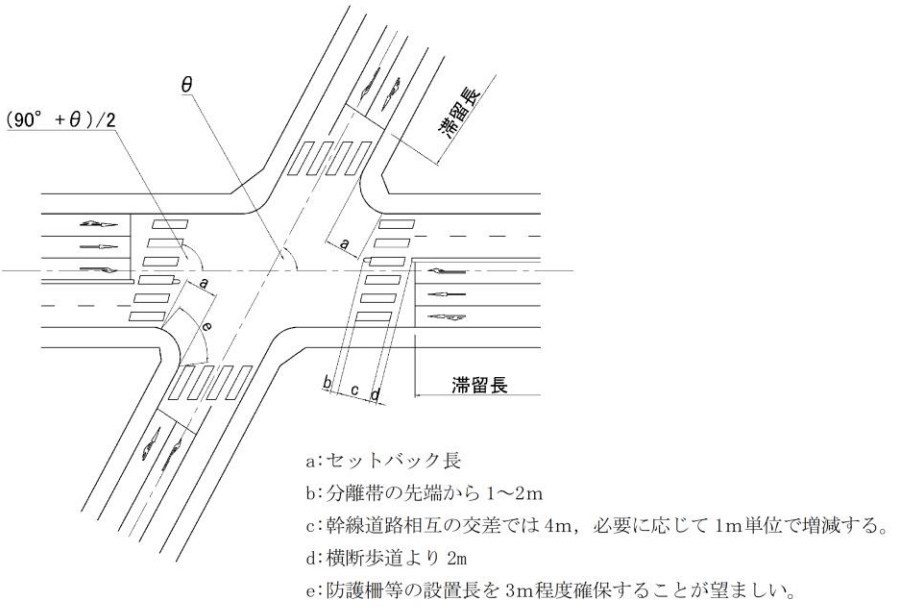
第3編 交差点の設計
3-23

新	旧	改訂理由
(2) 隅切半径 平面交差点における隅切半径（歩道縁石の巻き込み半径）は、表 8.1 から、交差点における左折車の設計車輛と通行方法を求め、その走行に必要な導流路の設計を「道路構造令の解説と運用, P508, 令和3年3月, (公社) 日本道路協会」の方法により行い、決めることを原則とする。 ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない箇所については、下記のとおりとすることができる。 ① 設計車両が普通自動車で、交差角が 90° に近い場合は、簡易的に隅切半径を R=12m 程度としても良い。 ② 設計車両がセミトレーラで交差角が 90° に近い場合は、簡易的に隅切半径を R=15m 程度としても良い。 ③ 必要に応じて車両軌跡による隅切半径を設定してもよいが、公安協議により決定すること。	(2) 隅切半径 平面交差点における隅切半径（歩道縁石の巻き込み半径）は、表 8.1 から、交差点における左折車の設計車輛と通行方法を求め、その走行に必要な導流路の設計を「道路構造令の解説と運用 4-5-1」の方法により行い、決めることを原則とする。（図 8.2） ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない箇所については、下記のとおりとすることができる。 ① 設計車両が普通自動車で、交差角が 90° に近い場合は、簡易的に隅切半径を R=12m 程度としても良い。 ② 設計車両がセミトレーラで交差角が 90° に近い場合は、簡易的に隅切半径を R=15m 程度としても良い。	③追加
		
【適用】平面交差の計画と設計 基礎編 一計画・設計・交通信号制御の手引一, P.160, 平成30年11月, (社) 交通工学研究会 図 8.2 車両の占有幅と歩道縁石の巻き込み	【適用】改訂 平面交差の計画と設計—基礎編—（第3版）, P.157, 平成19年8月, (社) 交通工学研究会 図 8.2 車両の占有幅と歩道縁石の巻き込み	
備考 小規模道路（幅員 4～6m）においては、対象車両が 4 トントラック程度で、交差角が 90° に近い場合は、隅切半径を 6m 程度として良い。	備考 小規模道路（幅員 4～6m）においては、対象車両が 4 トントラック程度で、交差角が 90° に近い場合は、隅切半径を 6m 程度として良い。	

第3編 交差点の設計
3-24

新	旧	改訂理由																																																												
8.2 隅切長 隅切長は、図 8.3 に示すように歩道巻き込み線の歩道幅員の広い側の始まり点 A から官民境界線に直交する線 A B を引く。その交点 B と官民境界線を延長した交点 O' との距離 O' B に等しく O' B' をとった点 B' と B を結ぶ必要な隅切りを決める。  図 8.3 歩道縁石の巻き込みと隅切り 【適用】平面交差の計画と設計 基礎編 一計画・設計・交通信号制御の手引一, P.160,平成30年11月, (社)交通工学研究会 隅切長は道路の交差角, 歩道等の幅員, 設計車両, 通行方法により変わる車両の円滑な通行のために必要な値を基準として, 歩行者・自転車の滞留スペース, 見通し, 道路緑化のためのスペース等の検討を行って決めることが望ましい。 また, 参考として第 4 種道路の交差点における一般的な標準値を表 8.2 に示す。 表 8.2 隅切長の標準値 <table><tr><th colspan="5">単位 (m)</th></tr><tr><th>種 別</th><th>1 級</th><th>2 級</th><th>3 級</th><th>4 級</th></tr><tr><td>1 級</td><td>12</td><td>10</td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>2 級</td><td></td><td>10</td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>3 級</td><td></td><td></td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>4 級</td><td></td><td></td><td></td><td>3</td></tr></table> 【適用】設計要領 (道路編), P.2-2, 令和 4 年 4 月, 北陸地方整備局 詳細は、道路構造令の解説と運用, P.517, 令和 3 年 3 月, (公社)日本道路協会を参照すること。 注) 1. 表 8.2 は交差角が 90° に近い一般的な交差点の場合であり, 特別な事情を考慮すべき場合は個々に検討する必要がある。 2. 第 3 種の道路であっても集落が形成されているような地域であれば表 8.2 を参考にしていよい。	単位 (m)					種 別	1 級	2 級	3 級	4 級	1 級	12	10	5	3	2 級		10	5	3	3 級			5	3	4 級				3	8.2 隅切長 隅切長は、図 8.3 に示すように歩道巻き込み線の歩道幅員の広い側の始まり点 A から官民境界線に直交する線 A B を引く。その交点 B と官民境界線を延長した交点 O' との距離 O' B に等しく O' B' をとった点 B' と B を結ぶ必要な隅切りを決める。 なお, 交差道路に歩道がない場合の隅切り設置例を図 8.4 に示す。  図 8.3 歩道縁石の巻き込みと隅切り 【適用】改訂 平面交差の計画と設計—基礎編— (第 3 版), P.158, 平成 19 年 8 月, (社)交通工学研究会 隅切長は道路の交差角, 歩道等の幅員, 設計車両, 通行方法のほか, 歩行者自転車の滞留スペース, 見通し, 道路緑化のためのスペース等の検討を行って決めることが望ましい。 また, 参考として第 4 種道路の交差点における一般的な標準値を表 8.2 に示す。 表 8.2 隅切長の標準値 <table><tr><th colspan="5">単位 (m)</th></tr><tr><th>級別</th><th>第 1 級</th><th>第 2 級</th><th>第 3 級</th><th>第 4 級</th></tr><tr><td>第 1 級</td><td>12</td><td>10</td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>第 2 級</td><td></td><td>10</td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>第 3 級</td><td></td><td></td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>第 4 級</td><td></td><td></td><td></td><td>3</td></tr></table> 【適用】道路構造令の解説と運用, P.483, 平成 16 年 2 月, (社)日本道路協会 注) 1. 表 8.2 は交差角が 90° に近い一般的な交差点の場合であり, 特別な事情を考慮すべき場合は個々に検討する必要がある。 2. 第 3 種の道路であっても集落が形成されているような地域であれば表 8.2 を参考にしていよい。	単位 (m)					級別	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級	第 1 級	12	10	5	3	第 2 級		10	5	3	第 3 級			5	3	第 4 級				3	
単位 (m)																																																														
種 別	1 級	2 級	3 級	4 級																																																										
1 級	12	10	5	3																																																										
2 級		10	5	3																																																										
3 級			5	3																																																										
4 級				3																																																										
単位 (m)																																																														
級別	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級																																																										
第 1 級	12	10	5	3																																																										
第 2 級		10	5	3																																																										
第 3 級			5	3																																																										
第 4 級				3																																																										

第3編 交差点の設計
3-25

新	旧	改訂理由
9. 横断歩道および停止線 9.1 横断歩道等の設置方法 (1) 横断歩道は交差角が75° 以上の場合は交差道路に平行に引く。交差角 θ が75° 未満の場合には横断距離が長くなるため $(90^\circ + \theta) / 2$ 程度を目安に引くことを原則とする。 (2) 横断歩道または自転車横断帯の歩車道境界延長線からのセットバック長は3～4m程度が望ましい。 (3) 中央分離帯先端工を設ける場合は、横断歩道の位置は分離帯先端から 1～2m後退させて設けることが望ましい。(中央分離帯先端工の設置については第6編 交通安全参照) (4) 横断歩道の幅員は、原則として幹線道路相互の交差では4m、細街路相互の交差では3mを最小とし、必要に応じて1m単位で広くする。 (5) 自転車横断帯を設置する場合、その幅員は1.5mを基準とする。 (6) 停止線は原則として車道中心線に直角に設置する。 (7) 停止線は原則として横断歩道から最小1m離して設置する。 詳細は道路構造令の解説と運用, P. 520, P521, 令和3年3月, (公社) 日本道路協会を参照するものとする。  図 9.1 横断歩道等の設置方法および設置位置 備考 1. 交差道路が斜に交差する場合の横断歩道・停車線は原則として交差道路に平行とするが、不自然にならぬよう検討を必要とする。 2. 横断歩道・自転車横断帯・停車線の設置等に関しては公安委員会と協議すること。	9. 横断歩道および停止線 9.1 横断歩道等の設置方法 (1) 横断歩道は交差角が75° 以上の場合は交差道路に平行に引く。交差角 θ が75° 未満の場合には横断距離が長くなるため $(90^\circ + \theta) / 2$ 程度を目安に引くことを原則とする。 (2) 横断歩道または自転車横断帯の歩車道境界延長線からのセットバック長は3～4m程度が望ましい。 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 486, 平成16年2月, (社) 日本道路協会 (3) 中央分離帯先端工を設ける場合は、横断歩道の位置は分離帯先端から 1～2m後退させて設けることが望ましい。(中央分離帯先端工の設置については第6編 交通安全参照) 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 486, 平成16年2月, (社) 日本道路協会 (4) 横断歩道の幅員は、原則として幹線道路相互の交差では4m、細街路相互の交差では3mを最小とし、必要に応じて1m単位で広くする。 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 486, 平成16年2月, (社) 日本道路協会 (5) 自転車横断帯を設置する場合、その幅員は1.5m以上が望ましい。 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 487, 平成16年2月, (社) 日本道路協会 (6) 停止線は原則として車道中心線に直角に設置する。 【適用】道路構造令の解説と運用, P. 487, 平成16年2月, (社) 日本道路協会 (7) 停止線は原則として横断歩道から2m離して設置する。 【参考】道路構造令の解説と運用, P. 483, 平成16年2月, (社) 日本道路協会  図 9.1 横断歩道等の設置方法および設置位置 備考 1. 交差道路が斜に交差する場合の横断歩道・停車線は原則として交差道路に平行とするが、不自然にならぬよう検討を必要とする。 2. 横断歩道・自転車横断帯・停車線の設置等に関しては公安委員会と協議すること。	道路構造令の解説と運用を参考に文章を作成