

道路構造令並同細則改正案要項

内務省土木局

道路構造令並に細則も實施以來既に相當の年月を閲し、今日に於ては交通情勢に適しない箇所も多々ある様になつた。然して此等構造令並に細則に關する全面的改正も近く行はれる筈であるが一先づ道路に關する部分に就き改正案の成案を得たので茲に發表する次第である。

今回の改正案の特徴は

- (1) 地域を平坦部、丘陵部、山岳部の三つに分けた事。
- (2) 道路の種類を國道、指定府縣道、其他の府縣道の三つに分けた事。
- (3) 車輛速度は可及的大に採り度いのであるが種々の方面の制限もあり大體次の如き速度を考へた。

道路の種類	平坦部	丘陵部	山岳部
國道	60 km/h以上	60 km/h以上	40 km/h以上
指定府縣道	60 ,,	55 ,,	35 ,,
其他の府縣道	60 ,,	50 ,,	30 ,,

なる事であつて安全視距、片勾配の決定に當つては次の如き摩擦係数を採つた。

- (4) 車輛輪帶と路面間の縦の方向の摩擦係数は 0.3 と採つた。
- (5) 車輛輪帶と路面間の横切り係数は 0.2 と採つた。

總 則

第 1 本則は國道及府縣道に之を適用す(街路に付ては別に定む)

幅 員

第 2 道路の有効幅員とは路面幅員より路肩の幅員を除きたるものを謂ふ

第 3 路肩は路面内兩側に設け其の幅員は各 0.5 m 以上と爲すべし 但し特殊の箇所在りては此の限に在らず

第 4 道路の有効幅員は次に掲ぐる甲の規格を下ることを得ず 但し山地其他特殊の箇所に限り乙の規格に依ることを得

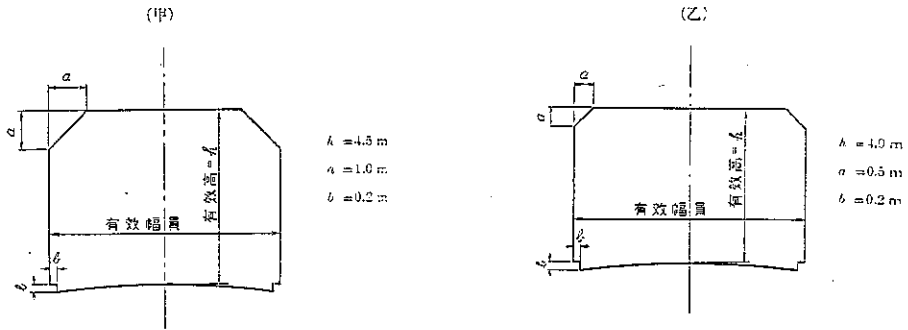
道路の種類	甲	乙
國道	7.5 m	6.0 m
指定府縣道	6.0 m	5.5 m
其他の府縣道	5.5 m	4.5 m

前項の有効幅員より大なる有効幅員を必要とする場合に於て 11 m 迄は次に掲ぐる規格に依るべし

11.0 m	9.0 m	7.5 m	6.0 m
--------	-------	-------	-------

第 5 橋梁及隧道の有効幅員は第 4 の規格に依る接続道路の有効幅員と同一と爲すべし 但し橋梁に在りては其の延長 15 m 以上、隧道に在りては特殊の場合に限り接続道路の有効幅員の次位の有効幅員と爲すことを得

第 6 路面上の建築限界は次に掲ぐる甲の規格に依るべし 但し特殊の箇所に限り乙の規格迄縮小することを



線 形

第 7 屈曲部中心線の半径は次の規格に依るべし 但し特殊の箇所にては 15 m 迄、反向曲線（ヘヤピン曲線）にては 11 m 迄之を縮小することを得

道路の種類	半 径		
	平 坦 部	丘 陵 部	山 岳 部
國 道	300 m 以上	150 m 以上	50 m 以上
指 定 府 縣 道	200 m ,,	100 m ,,	40 m ,,
其の他の府縣道	150 m ,,	75 m ,,	30 m ,,

第 8 屈曲部中心線の長は平坦部に在りては 60 m 以上、丘陵部に在りては 40 m 以上、山岳部に在りては 25 m 以上と爲すべし

第 9 安全視距は道路の中心線上 1.4 m の高に於て次の標準に依るべし 但し中心線の半径 30 m 未滿の箇所にては 30 m 迄、反向曲線にては 20 m 迄之を縮小することを得

道路の種類	安 全 視 距		
	平 坦 部	丘 陵 部	山 岳 部
國 道	100 m 以上	100 m 以上	60 m 以上
指 定 府 縣 道	100 m ,,	90 m ,,	55 m ,,
其の他の府縣道	100 m ,,	80 m ,,	50 m ,,

段切を爲す場合に在りては道路の中心線上 1.0 m の高に於て之を爲すべし

第 10 屈曲部中心線の半径 300 m 未滿の箇所にては其の屈曲部の内側に於て次の標準に依り其の有効幅員を擴大すべし 但し有効幅員 9 m 以上の道路にては此の限に在らず

半 径	擴大すべき幅員	半 径	擴大すべき幅員
15 m 未滿	2.7 m	50 m 以上 75 m 未滿	0.8 m
15 m 以上 20 m 未滿	2.2 m	75 m ,, 100 m ,,	0.5 m
20 m 以上 30 m ,,	1.7 m	100 m ,, 150 m ,,	0.4 m
30 m 以上 50 m ,,	1.2 m	150 m ,, 300 m ,,	0.3 m

第 11 第 10 の場合に於ては屈曲部の両端に次の標準に依る長の緩和區間を設くべし

半 径	緩和區間長	半 径	緩和區間長
20 m 未滿	30 m	50 m 以上 100 m 未滿	20 m
20 m 以上 50 m 未滿	25 m	300 m ,, 300 m ,,	10 m

第 12 屈曲部に於ける横断勾配は特殊の箇所を除くの外中心線の半径 300 m 未滿の箇所に限り次の標準に依る片勾配と爲すべし 但し片勾配は第 20 の標準に依る横断勾配より緩なることを得ず

前項の場合に於て屈曲部と直線部との横断勾配の摺付は道路の外側に沿ふ長 10 m に付 0.1 m の割合を以て標準と爲すべし

半 徑	片 勾 配	半 徑	片 勾 配
110 m 未満	6 %	150 m 以上 200 m 未満	2 % ~ 3 %
110 m 以上 150 m 未満	3 % ~ 6 %	200 m ,, 300 m ,,	1.5 % ~ 2 %

第 13 屈曲部中心線の半径 300 m 未満の曲線は特殊の箇所を除くの外背向直接を避け兩曲線間に第 11 の標準に依る緩和區間長の和を標準とする直線部を設くべし

第 14 屈曲部中心線の半径 300 m 未満の複合曲線は特殊の箇所を除くの外之を避くべし

屈曲部中心線の半径 300 m 未満の複合曲線を用ふる場合に於ては直接する兩曲線の半径の比は 2/3 より小なることを得ず

屈曲部中心線の半径 300 m 未満の同方向の二曲線間に長 30 m 以上の直線區間を挿入し得ざる箇所には單一曲線又は複合曲線を設くべし

勾 配

第 15 道路の勾配は次の規格に依るべし 但し特殊の場合に限り平坦部に在りては 5% 迄、丘陵部に在りては 6% 迄、山岳部に在りては 10% 迄急と爲すことを得

道路の種類	勾 配		
	平 坦 部	丘 陵 部	山 岳 部
國道及指定府縣道	3 % 以下	4 % 以下	5 % 以下
其の他の府縣道	4 % ,,	5 % ,,	6 % ,,

第 16 勾配 4% より急なる坂路の長が次の標準に依る制限長を超過する場合に在りては 制限長以内毎に勾配 2.5% より緩なる長 50 m 以上の區間を設くべし

勾 配	制 限 長	勾 配	制 限 長
4 % 以上 5 % 未満	700 m	7 % 以上 8 % 未満	200 m
5 % ,, 6 % ,,	450 m	8 % ,, 9 % ,,	150 m
6 % ,, 7 % ,,	300 m	9 % ,, 10 % 以下	100 m

4% 以上の勾配二以上連続する坂路に在りては其の勾配に對する制限長の比例に依りて之を一勾配の坂路の長に換算し前項の標準に依るべし

自動車交通を主とする道路に在りては第 1 項の制限長を相當大と爲すことを得

第 17 道路には 0.5% を標準とする最小勾配を付すべし 但し排水上必要な箇所其他特殊の箇所に在りては此の限に在らず

第 18 勾配の變移する箇所に於ては次の標準に依る長の縦断曲線を設くべし

勾配の代数差	縦 断 曲 線 長		
	平 坦 部	丘 陵 部	山 岳 部
0.5 % 以上 3 % 未満	20 m 以上	15 m 以上	10 m 以上
3 % ,, 5 % ,,	40 m ,,	30 m ,,	20 m ,,
5 % ,, 7 % ,,	60 m ,,	50 m ,,	20 m ,,
7 % ,, 10 % ,,	90 m ,,	70 m ,,	30 m ,,
10 % ,, 13 % ,,	100 m ,,	90 m ,,	40 m ,,
13 % ,, 16 % ,,	---	---	50 m ,,
16 % ,, 20 % 以下	---	---	70 m ,,

第 19 坂路に於ける屈曲部中心線の半径 (m) を其の勾配 (%) にて除したる數は平坦部に在りては 7.5 以上、丘陵部に在りては 6.0 以上、山岳部に在りては 4.0 以上となすべし

横断勾配

第 20 道路の横断勾配は次の標準に依るべし

路面の種類	横断勾配	路面の種類	横断勾配
砂利道	4% ~ 6%	瀝青コンクリート舗装道	2% ~ 2.5%
水締マカダム道	3% ~ 5%	塊舗装道	2% ~ 2.5%
瀝青塗裝道	2.5% ~ 4%	コンクリート舗装道	1.5% ~ 2%
瀝青マカダム舗装道	2.5% ~ 3%	シート・アスファルト舗装道	1.5% ~ 2%

土 工

第 21 盛土の法勾配は普通土砂に在りては 1 割 2 分より緩と爲し高 2m を超ゆる場合又は土質若は地盤軟弱なる場合に在りては相當之を緩と爲し必要に応じ小段を設くべし

法尻が水流に因り洗掘さるゝ虞ある箇所には適當なる法留工を施すべし

第 22 切土の法勾配は普通土砂に在りては 1 割より緩と爲し高大なる場合又は土質軟弱なる場合に在りては相當之を緩となし必要に応じ小段を設くべし 法尻には側溝を設け必要に応じ犬走又は土留工を施すべし

第 23 路端の高は特殊の箇所を除くの外道路に近接する水面の平水位より 60cm 以上、最高水位より 30cm 以上と爲すべし

第 24 雨水、湧水、凍結等因り法面崩壞の虞ある箇所には法面保護工、小段又は犬走を設くべし

第 25 側溝の深及底幅は 30cm 以上、其の最小縦断勾配は 0.5% を標準と爲すべし

交 叉

第 26 國道、指定府縣道及主要なる府縣道に在りては特殊の箇所を除くの外鉄道、新設軌道、自動車道又は之に類するものと平面交叉を爲すことを得ず

第 27 道路が鉄道、新設軌道、自動車道又は之に類するものと平面交叉を爲す場合に在りては其の交角は特殊の箇所を除くの外 45° 以上と爲すべし

踏切前後道路各長 30m 以上の區間は 2.5% より緩なる勾配と爲すべし

踏切の有効幅員は前後道路の有効幅員より小なることを得ず

踏切前後道路の有効幅員 5.5m 未滿の場合に在りては踏切及其の前後に於ける長各 30m 以上の區間は有効幅員を 5.5m 以上と爲すべし

踏切に於ては線路の最線端軌條又は自動車道の路端より道路の中心線上 4.5m を隔てたる地點に於て線路上又は自動車道の中心線上左右各次の標準に依る長の見透間區を保持せしむべし 但し車輛運転中番人を常置し又は完全なる自動踏切警報機を設置する場合に在りては此の限に在らず

踏切地點に於ける車輛の最高時速	見 透 間 隔 長	
	單 線	複 線
35 km 未滿	40 m 以上	60 m 以上
35 km 以上 50 km 未滿	60 m „	80 m „
50 km „ 65 km „	80 m „	100 m „
65 km „ 80 km „	100 m „	120 m „
80 km „	110 m „	140 m „

第 28 道路が交會又は屈曲する箇所の凸角は半径 7.5 m 以上を標準として之を翦除すべし

待 避 所

第 29 有効幅員 4.5 m 未滿の道路には少くとも 300 m 毎に見透開敞の箇所を選び待避所を設くべし
待避所の有効長は 20 m 以上と爲し其の區間に於ける道路の有効幅員は 4.5 m 以上と爲すべし

雜

第 30 道路には必要に応じ駒止, 防護柵, 照明, 反射鏡等の設備を爲すべし

第 31 特別の事由あるものに限り前各號の定に依らざることを得