

第2編 道路改良事業
第2章 計画と調査
第3節 道路計画

3 道路構造令及び県道の構造の技術的基準等に関する条例の適用の考え方

現 行

2-2-11頁

表2-2-2 県道の構造の技術的基準等に関する条例における県独自の基準の運用における考え方

項目	県独自の基準	運用における考え方	条項
道路の種級	前3項の規定により区分した級について、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（当該区分が第1種第4級及び第2種第2級である場合を除く。）においては、当該区分した級を1級（当該区分した級が第3種第3級である場合には、2級）下の級とし、当該道路の特性その他の必要がある場合（当該区分が第1種第2級、第2種第1級及び第4種第1級である場合を除く。）においては、当該区分した級を1級上の級とすることができる。この場合において、第3種第2級の1級上の級は第3種第1級、第3種第3級の2級下及び第3種第4級の1級下の級は第3種第5級、第4種第3級の1級下の級は第4種第4級とする。	既往基準の「1級下」とすることに加え、第3種第3級についても「2級下」（第3種第5級＝1.5車線整備）とすることができるほか、それぞれを「1級上」にもできることで、旧来の標準幅員で整備していた区間との幅員等の整合性を図り、安全性を向上するものとしている。 適用にあたっては「1.5車線整備を行うことで求められている道路機能を満足するか」「幅員の大幅な減少による事故等の危険性が解消されるか」の観点から協議されたい。なお従来同様、計画交通量に見合う種級を満足できない安易な1級下の適用は基本的に認めない。	規則 第3条 第4項
車線数	道路の交通容量に占める設計時間交通量の割合を勘案し、交通の状況その他の特別の理由がある場合において、前2項による基準を適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。	既往基準の車線数は日あたり設計基準交通量で決められているが、ピーク時間が限定されているものや、沿道の開発状況により旅行速度が著しく低下しているものについては、交差点容量の確保等の施策と併用することで全線の車線数を減らす、あるいは旅行速度を勘案し車線数をさらに増やすなどのことを可能とした。 適用にあつては、事業用地面積に大きく影響を与えるものであることから、ピーク時間、旅行速度、交差点容量等の実測及び推計値が必要となるほか、交通シミュレーション等の手法を用い、交通特性に対する効果の観点から協議されたい。	規則 第4条
歩道幅員	歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況、交通の状況その他の特別の理由がある場合においては、これらの値から0.5メートルを減じた値とすることができる。	歩道の幅員については、歩行者の交通の状況を考慮して、車いす2台がすれ違いできる2.0m以上を確保することとしているが、地形の状況その他の特別の理由がある場合で、車いすの走行が現実的でない区間についてはこれを考慮せず、歩行者のすれ違いが可能な1.5mまで減じた値とすることを可能とした。 具体的には勾配が8%を超える場合、車いすの実際の利用環境がない場合を想定しており、その他車いす利用者の利用の可能性がある場合は原則として認めないものとして考えているため、地形や沿道環境等により2.0m以上が確保できない場合は第13条の規定の運用について検討されたい。	規則 第12条 第3項
あんしん歩行スペースの確保	前条第1項の規定により歩道を設ける道路以外の道路には、自動車等から歩行者の安全を確保するため必要がある場合においては、車道と分離された道路の部分の設けることができる。	歩道を設ける必要がない道路、または歩道を設けられない道路について、交通安全上の理由から歩道として必要な幅員が確保できない場合でも、あるいは連続していても車道と縁石やガードレール等で物理的に分離された「あんしん歩行スペース」の確保を可能とした。 運用にあつては、「なぜ2.0m幅以上の歩道幅が確保できないのか」「なぜ連続した歩行空間が設置できないのか」とあわせ、「歩行者の安全を確保する必要性」として歩行者の量や事故の実績等の観点も含めて協議されたい。	規則 第13条 第2項

※規則：県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準を定める規則（令和3年規則第4号）

改 定

2-2-11頁

(改訂部分)

表2-2-2 県道の構造の技術的基準等に関する条例における県独自の基準の運用における考え方

項目	県独自の基準	運用における考え方	条項
道路の種級	前3項の規定により区分した級について、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（当該区分が第1種第4級及び第2種第2級である場合を除く。）においては、当該区分した級を1級（当該区分した級が第3種第3級である場合には、2級）下の級とし、当該道路の特性その他の必要がある場合（当該区分が第1種第2級、第2種第1級及び第4種第1級である場合を除く。）においては、当該区分した級を1級上の級とすることができる。この場合において、第3種第2級の1級上の級は第3種第1級、第3種第3級の2級下及び第3種第4級の1級下の級は第3種第5級、第4種第3級の1級下の級は第4種第4級とする。	既往基準の「1級下」とすることに加え、第3種第3級についても「2級下」（第3種第5級）とすることができるほか、それぞれを「1級上」にもできることで、旧来の標準幅員で整備していた区間との幅員等の整合性を図り、安全性を向上するものとしている。 適用にあつては「1.5車線整備を行うことで求められている道路機能を満足するか」「幅員の大幅な減少による事故等の危険性が解消されるか」の観点から協議されたい。なお従来同様、計画交通量に見合う種級を満足できない安易な1級下の適用は基本的に認めない。	規則 第3条 第4項
車線数	道路の交通容量に占める設計時間交通量の割合を勘案し、交通の状況その他の特別の理由がある場合において、前2項による基準を適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。	既往基準の車線数は日あたり設計基準交通量で決められているが、ピーク時間が限定されているものや、沿道の開発状況により旅行速度が著しく低下しているものについては、交差点容量の確保等の施策と併用することで全線の車線数を減らす、あるいは旅行速度を勘案し車線数をさらに増やすなどのことを可能とした。 適用にあつては、事業用地面積に大きく影響を与えるものであることから、ピーク時間、旅行速度、交差点容量等の実測及び推計値が必要となるほか、交通シミュレーション等の手法を用い、交通特性に対する効果の観点から協議されたい。	規則 第4条
歩道幅員	歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況、交通の状況その他の特別の理由がある場合においては、これらの値から0.5メートルを減じた値とすることができる。	歩道の幅員については、歩行者の交通の状況を考慮して、車いす2台がすれ違いできる2.0m以上を確保することとしているが、地形の状況その他の特別の理由がある場合で、車いすの走行が現実的でない区間についてはこれを考慮せず、歩行者のすれ違いが可能な1.5mまで減じた値とすることを可能とした。 具体的には勾配が8%を超える場合、車いすの実際の利用環境がない場合を想定しており、その他車いす利用者の利用の可能性がある場合は原則として認めないものとして考えているため、地形や沿道環境等により2.0m以上が確保できない場合は第13条の規定の運用について検討されたい。	規則 第12条 第3項
あんしん歩行スペースの確保	前条第1項の規定により歩道を設ける道路以外の道路には、自動車等から歩行者の安全を確保するため必要がある場合においては、車道と分離された道路の部分の設けることができる。	歩道を設ける必要がない道路、または歩道を設けられない道路について、交通安全上の理由から歩道として必要な幅員が確保できない場合でも、あるいは連続していても車道と縁石やガードレール等で物理的に分離された「あんしん歩行スペース」の確保を可能とした。 運用にあつては、「なぜ2.0m幅以上の歩道幅が確保できないのか」「なぜ連続した歩行空間が設置できないのか」とあわせ、「歩行者の安全を確保する必要性」として歩行者の量や事故の実績等の観点も含めて協議されたい。	規則 第13条 第2項

※規則：県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準を定める規則（令和3年規則第4号）

第2編 道路改良事業
第2章 計画と調査
第3節 道路計画

3 道路構造令及び県道の構造の技術的基準等に関する条例の適用の考え方

現 行

2-2-12頁

(5) 1. 5車線の道路整備 (※長野県ローカルルール)

長野県においては、各市町村内の生活道路の整備に対する県民ニーズが最も高く、その整備にあたっては、地域の実情に応じて、効果的、効率的に道路を整備するため、ローカルルール「1.5車線道路」による整備を推進することとする。

これにより、特に中山間地域においては、短期間により効果的な整備が可能となる。

○1.5車線 (ローカルルール) 道路整備の概念

交通量などの利用状況や自然環境を考慮して、1車線改良、歩道整備、局部改良及び待避所設置を組み合わせて計画し、地域住民の理解を得て実施するものであり、交通量の多い区間は従来どおり2車線改良とする。

○適用要件

- ①比較的交通量が少ない (1,500台/日未満を目安) 主要地方道や一般県道を対象とする。
- ②景観や自然環境の保全を必要とする区間は、交通量に関係なく適用することとする。

○技術的基準

- ①大型車と小型車がすれ違い可能な幅員を確保する。
 - ・基本幅員は5.0m (車道幅員4.0m、左右に0.5mの路肩)
 - ・積雪地域の幅員は6.0m (基本幅員に左右0.5mの堆雪帯を確保)
- ②通学路等歩道が必要な区間は、最低1.5mの歩道を整備する。
- ③局部改良や待避所の設置は、地域の実情にあった間隔や規模とする。
 - ・大型車同士のすれ違いのため、県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準を定める規則第33条の規定に基づき待避所を設ける。
- ④大型車同士のすれ違いができないことから、道路反射鏡の活用を含め、対向車両も考えた制動停止距離を確保する。

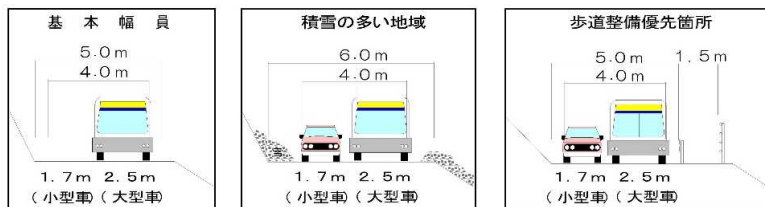


図2-2-4 1.5車線の道路整備

改 定

2-2-12頁

(5) 1. 5車線の道路整備 (※長野県ローカルルール)

(改訂部分) 長野県においては、各市町村内の生活道路の整備に対する県民ニーズが最も高く、その整備にあたっては、地域の実情に応じて、効果的、効率的に道路を整備するため、ローカルルール「1.5車線の道路」による整備を推進することとする。

これにより、特に中山間地域においては、短期間により効果的な整備が可能となる。

○1.5車線道路整備の概念

交通量などの利用状況や自然環境を考慮して、1車線改良、局部改良及び待避所設置を組み合わせる計画し、地域住民の理解を得て実施するものであり、交通量の多い区間は従来どおり2車線改良とする。

○適用要件

- ①比較的交通量が少ない (1,500台/日未満を目安) 主要地方道や一般県道を対象とする。
- ②景観や自然環境の保全を必要とする区間は、交通量に関係なく適用することとする。

○技術的基準

- ①1車線改良の場合は、大型車と小型車がすれ違い可能な幅員を確保する。
 - ・基本幅員は5.0m (車道幅員4.0m、左右に0.5mの路肩)
 - ・積雪地域の幅員は6.0m (基本幅員に左右0.5mの堆雪帯を確保) とすることができる
- ②局部改良や待避所の設置等は、「県道の構造の技術的基準等に関する条例に基づく県道の構造の技術的基準に関する規則」等に基づき、地域の実情を勘案して定めるものとする。



図2-2-4 1.5車線の道路整備 (イメージ)

第2編 道路改良事業
 第2章 計画と調査
 第5節 計画交通量
 2 交通量の推定伸び率

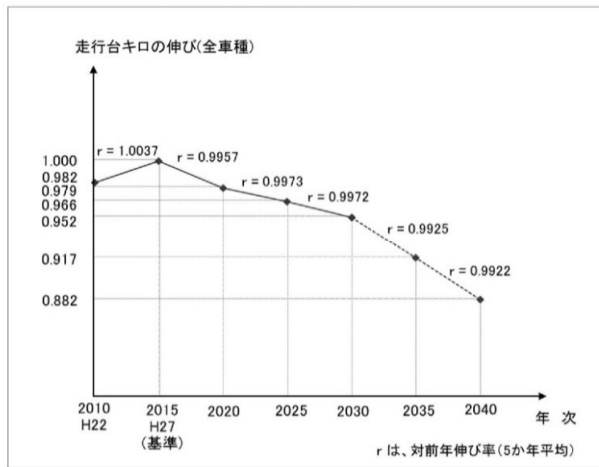
現 行

2-2-15頁

表 2-2-5 交通量の推定伸び率
 (2015年(平成27年)交通量を1.000とした場合)

年 次	2010年 H22	2015年 H27	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
対2015年伸び	0.982	1.000	0.979	0.966	0.952	0.917	0.882

交通量の推定伸び率イメージ



※上記の伸び率は、国の「ブロック別・車種別走行台キロ伸び率」
 (平成30年2月9日国道評第8の2等の参考)の関東内陸の全車種から算出

計画交通量の推定値=24時間交通量×伸び率

24時間観測していない区間では、12時間交通量に交通動向の関連性が高い区間等の昼夜率を乗じて、24時間交通量を推定する。

改 定

2-2-15頁

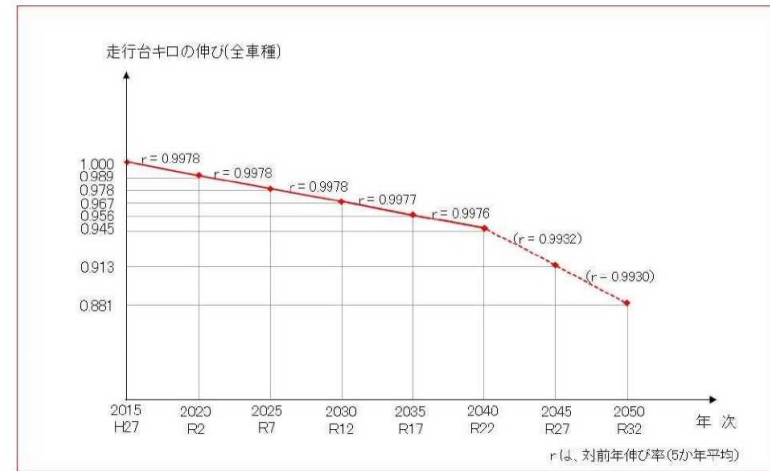
(改訂部分)

表 2-2-5 交通量の推定伸び率

(2015年(平成27年)交通量を1.000とした場合)

年 次	2015年 H27	2020年 R2	2025年 R7	2030年 R12	2035年 R17	2040年 R22	2045年 R27	2050年 R32
対2015年伸び	1.000	0.989	0.978	0.967	0.956	0.945	0.913	0.881

交通量の推定伸び率イメージ



※上記の伸び率は、国の「ブロック別・車種別走行台キロ伸び率」
 (令和4年2月22日事務連絡の別紙2)の関東内陸の全車種から算出

計画交通量の推定値=24時間交通量×伸び率

24時間観測していない区間では、12時間交通量に交通動向の関連性が高い区間等の昼夜率を乗じて、24時間交通量を推定する。