

10

10.1.1
10.1.2

10.1.1

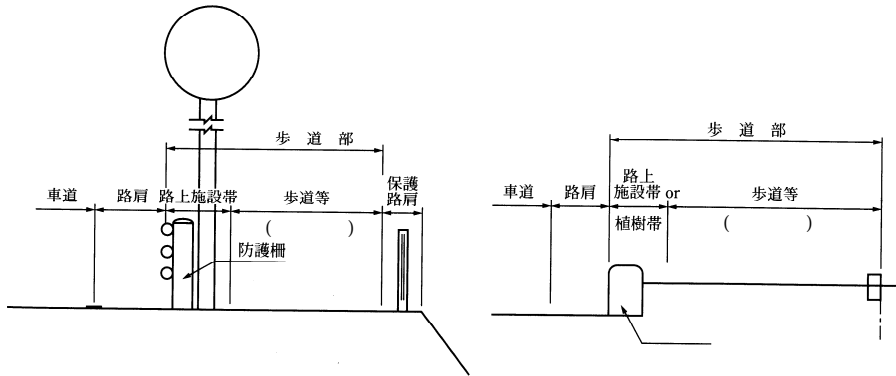
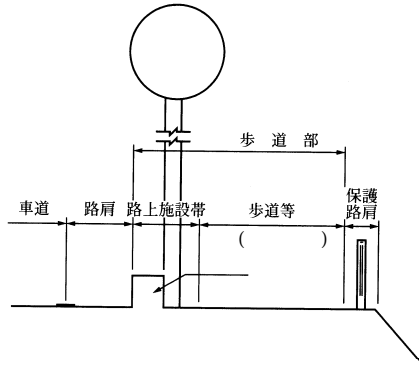
	H18 6 21	91
	S45 10 29	320
	H23 3 31	1
	H18 12 19	116
	H24 12	77
	H24 12	78
	H17 2 3	60
		102
	S60 8 21	23
		39

10.1.2

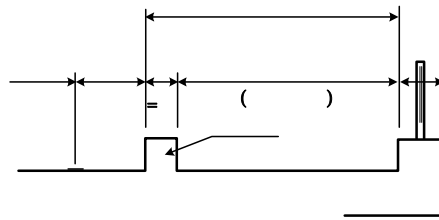
	H20 12	
	H23 8	
	H13 1	
	H 8 10	
	H23 12	
	S60 9	
	S49 10	
18	H18 3	



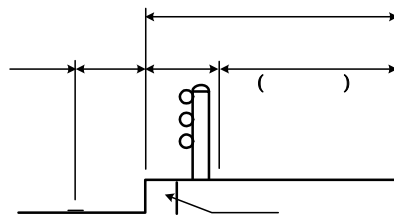
10.1.1



(i)

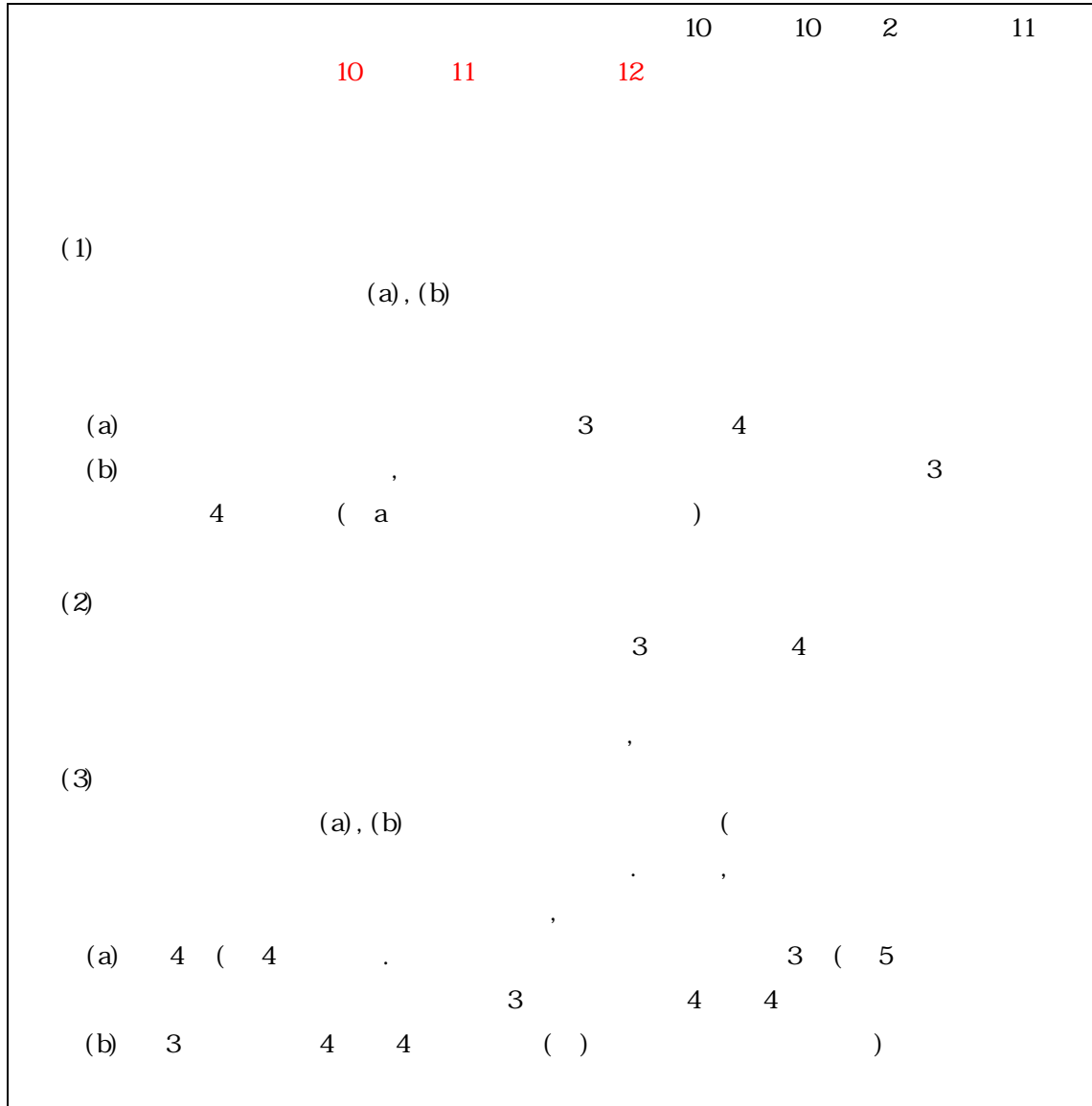


(ii)



(iii)

10.1.1



1

10.2.6

(i) 4 000 /

(ii) 500 / 50 /hr

(iii) 500 /

2

500 /

3)

4

(i)

(ii)

()

()

5

6)

7)

8)

38 2

9

3

~~~~~

500

1

10

10 2 1

1

3

4

~~~~~

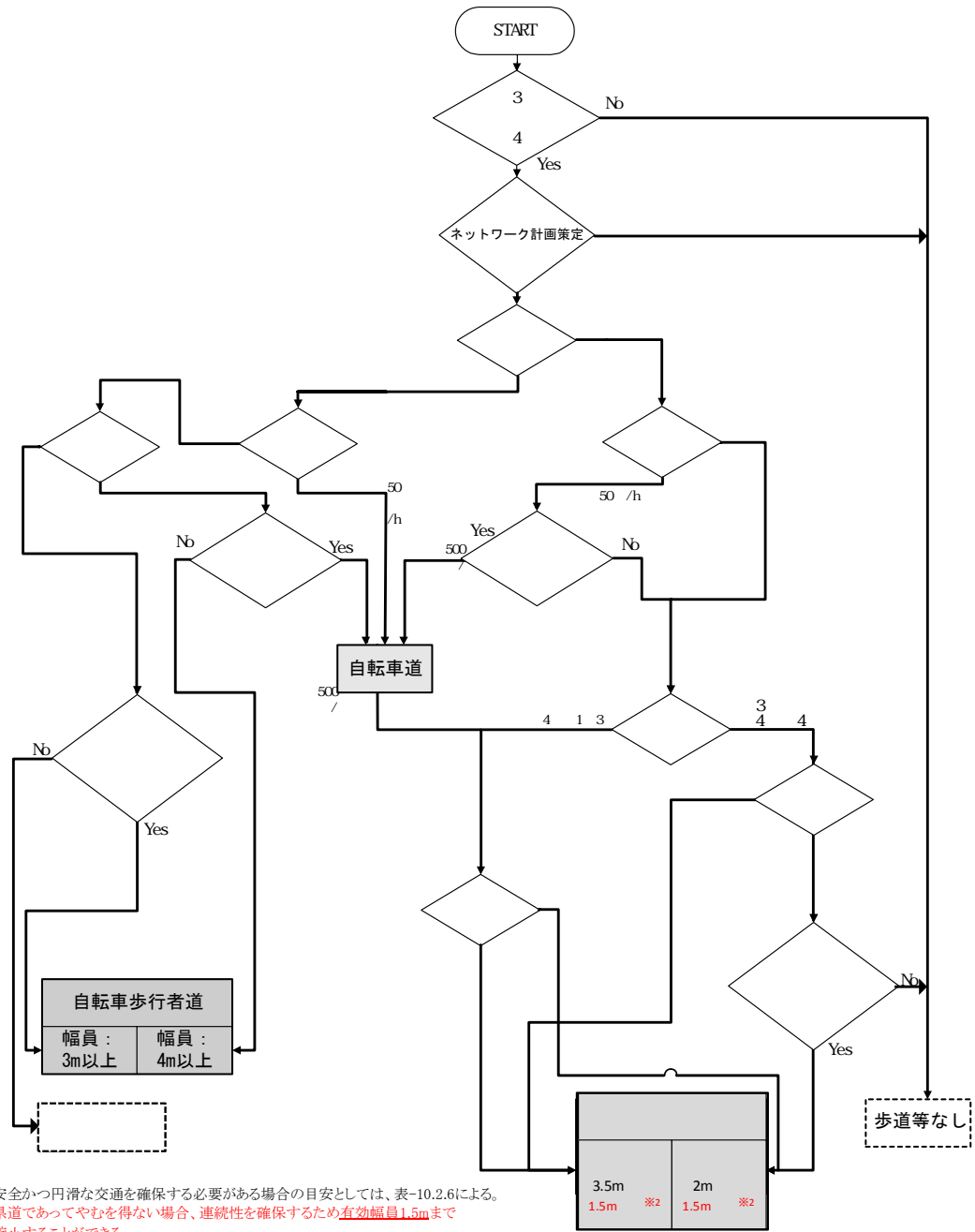
~~~~~

~~~~~

~~~~~

~~~~~

~~~~~



※1) 安全かつ円滑な交通を確保する必要がある場合の目安としては、表-10.2.6による。  
 ※2) 県道であつてやむを得ない場合、連続性を確保するため有効幅員1.5mまで縮小することができる。

|         |         |
|---------|---------|
| 3.5m    | 2m      |
| 1.5m ※2 | 1.5m ※2 |

10 2 1

- 10.2.6

| 目的                         | 適用条件                                                                    | 適用値等                                                       | 備考                                |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 良好な市街地を形成するための環境空間確保に配慮する。 | 将来市街化予想地域、都市計画道路等。                                                      | 植樹、電話ボックス、郵便ポスト、バス停留所、占用物件等を収容する空間を確保する。                   |                                   |
|                            | 重点整備地区に指定される特定経路及び特定経路に準じる経路として位置付けられた路線及びその区間                          | 平成13年6月26日改正、国土交通省令第104号「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路構造に関する基準」 | 設置しないという選択は出来ない。                  |
|                            | 県の道路交通騒音環境基準をすでに超えている地域（区間）、現況路線の騒音規制値が改良後の交通量増によって規制値を超える可能性のある地域（区間）。 | 昼間70デシベル以上、夜間65デシベル以上。                                     |                                   |
| 安全性の向上に配慮する。               | 交通量。                                                                    | 歩行者 60人/日以上、自転車歩行者 100台・日/日以上、通学路にあつては 40人/日以上。            |                                   |
|                            | 学校・福祉施設・病院・駅等の公共施設周辺。                                                   | 施設立地を把握し、特定した歩行経路に設置する。                                    | 自転車については、歩行者空間ネットワークと別に検討する必要がある。 |

2 2

(1)

(a) 10 11 12 10 10 2 11

(b) 12

(2)

10 2 1

10 2 1

|  |  |     |     |
|--|--|-----|-----|
|  |  |     |     |
|  |  | 3.5 | 1.5 |
|  |  | 2.0 | 1.5 |
|  |  | 4.0 |     |
|  |  | 3.0 |     |

(3)

10 2 2 10 2 1 3 5 4

4

10 2 2

|  |        |
|--|--------|
|  | 10 2 1 |
|  | 3.0    |
|  | 2.0    |
|  | 1.5    |
|  | 1.0    |
|  | 0.5    |

1)

2 1

2) (2)

1.5m

1.5m

- 10 2 2

3)

4)

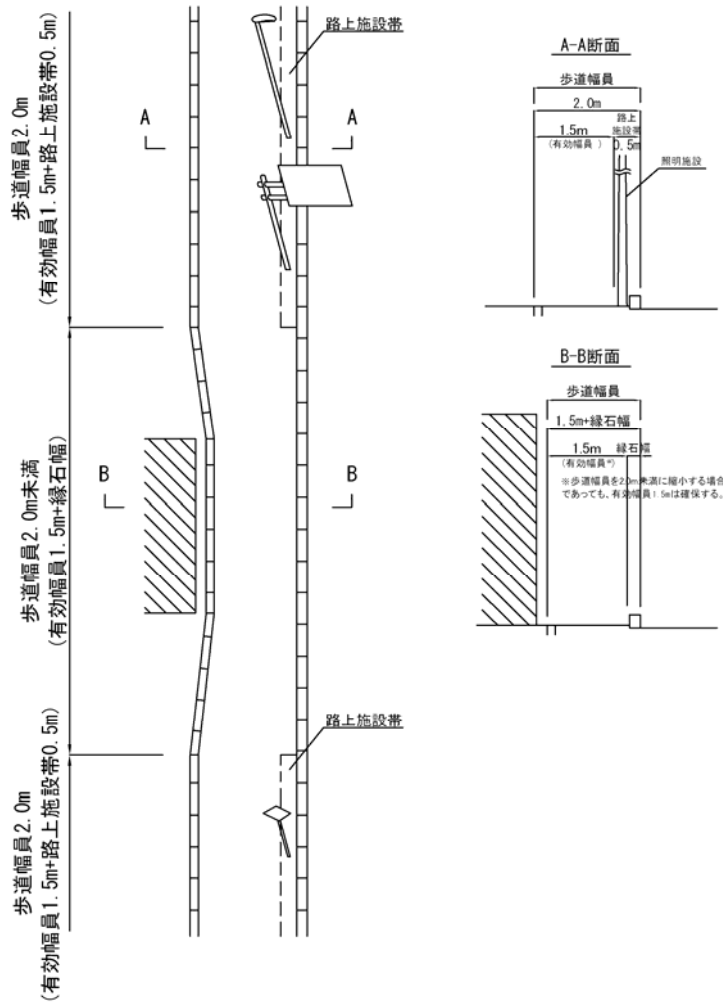
4 0

5)

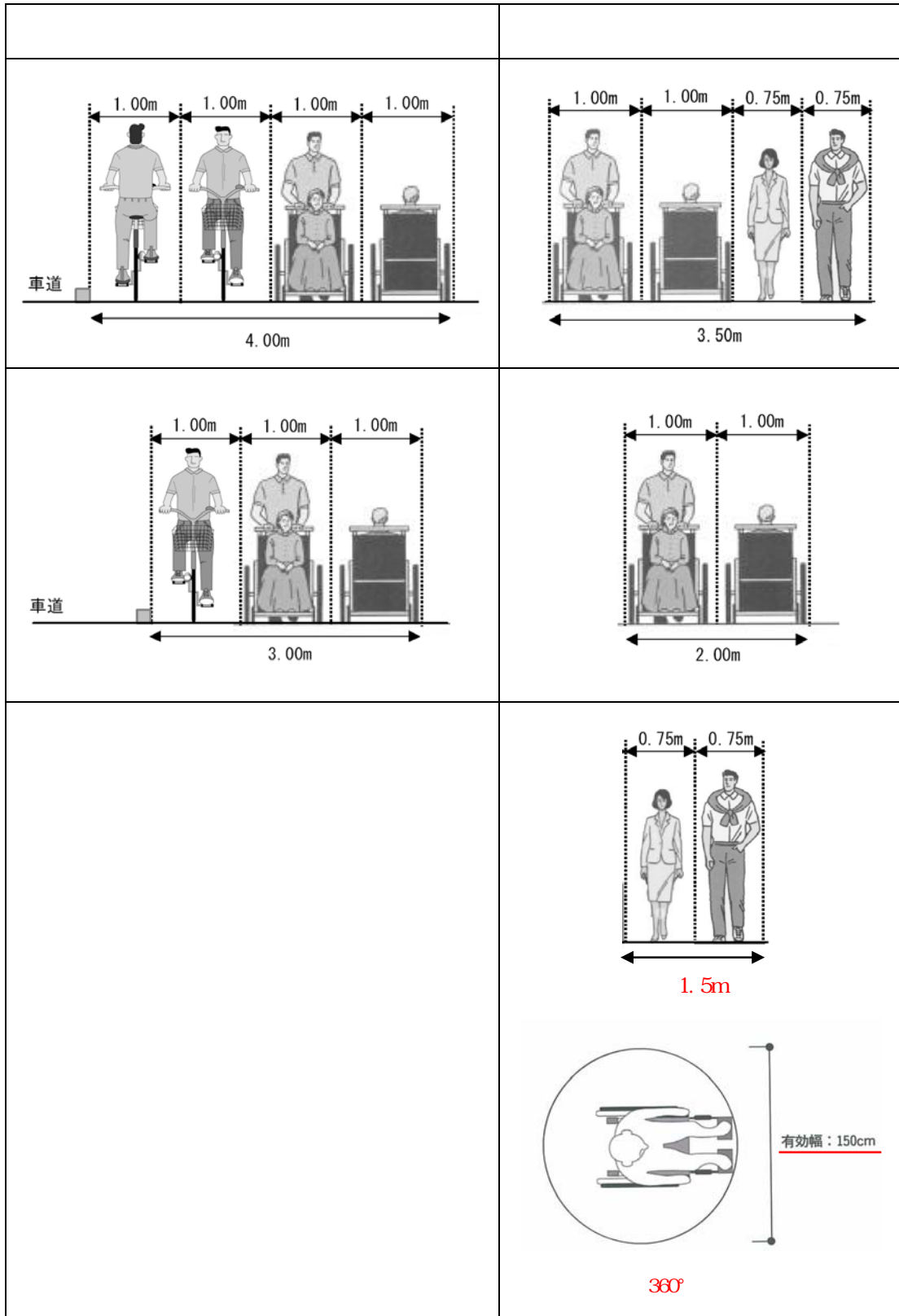
0.5

6)

, 10 2 3

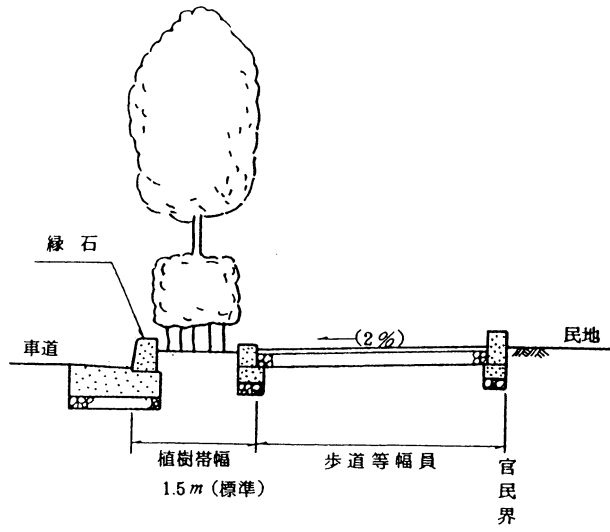


10 2 2





2 3



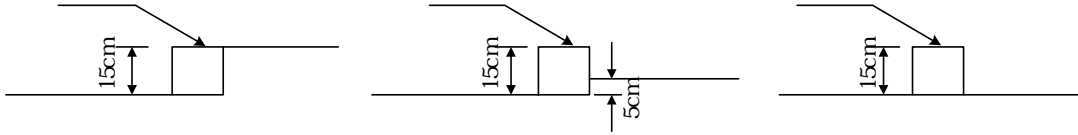
10 2 4

10 2 3

10 2 3

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

10 2 5

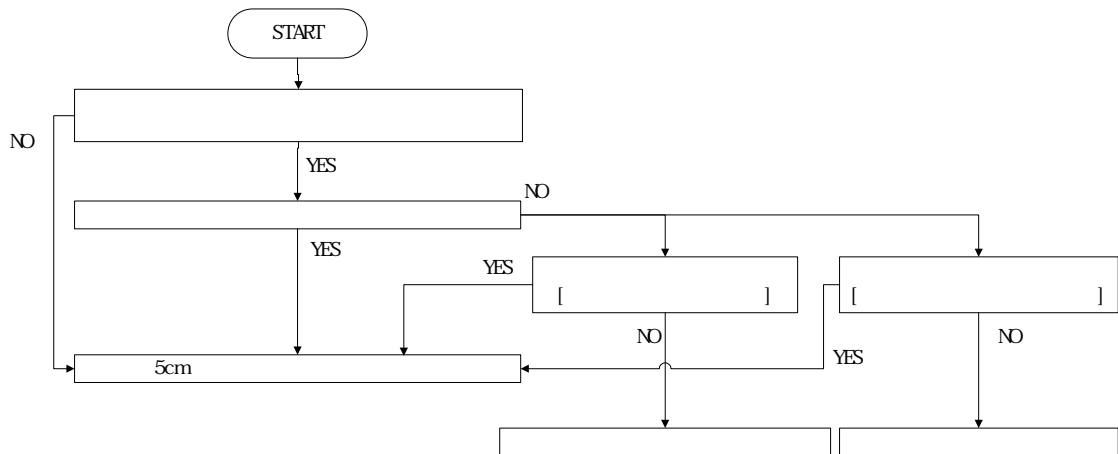


10 2 5

15cm

5cm

10 2 6



10 2 6

8

2-1-3

(1) 1

(2) 1% 2

2-1-3

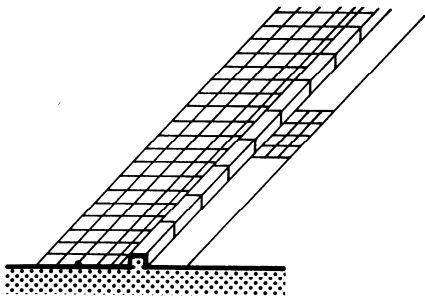
1

25

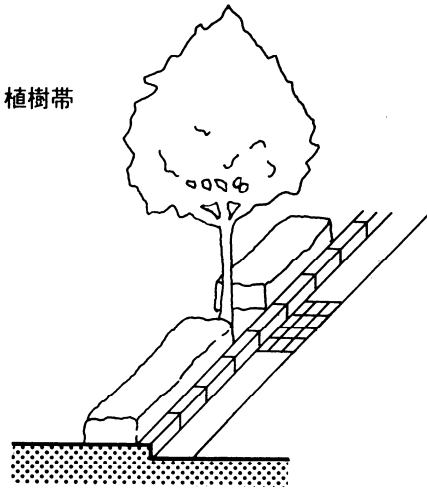


10.2.7

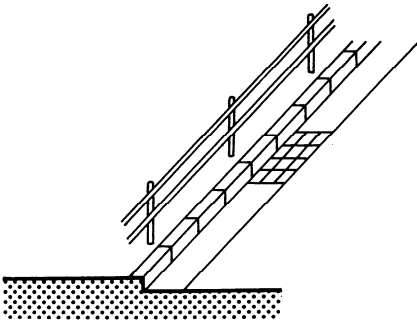
縁石



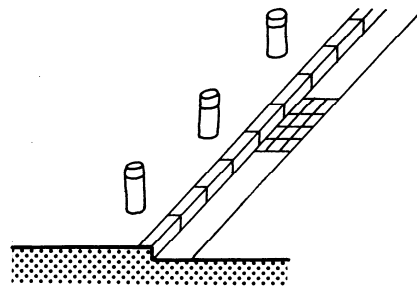
植樹帯



ガードパイプ



ボラード (車止め)



bollards

10.2.7

(JIS A5371)

(1)

PL1

(2)

PL2

(3)

(H)

15cm

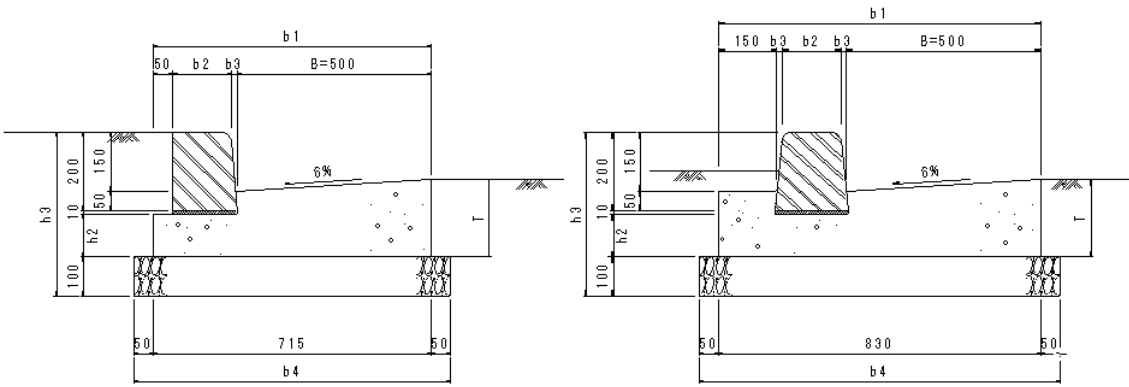
(4)

(T)

10.2.4

(5)

50mm



PL1

PL2

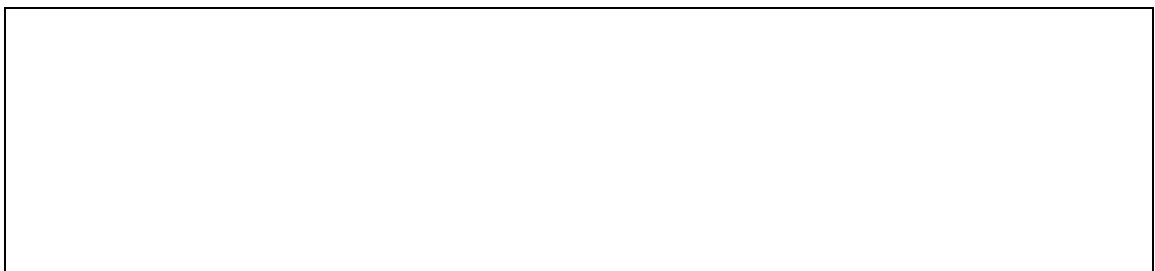
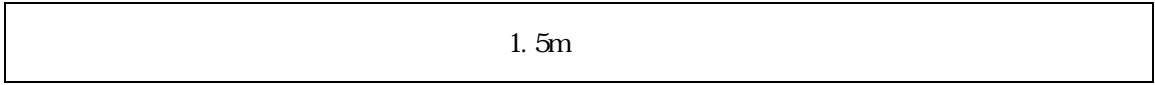
1

10.2.8 PL1

PL2

10.2.4 PL1 PL2

|             |           | T(mm) |
|-------------|-----------|-------|
| $N_s$ $N_s$ | 1000      | 150   |
| $N_s$       | 1000 3000 | 200   |
| $N_s$       | 3000      | 250   |



5

10 2 9

4

1

3 4cm

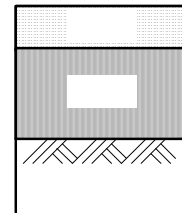
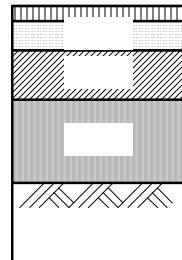
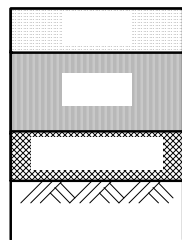
10cm

2

5 10cm

10cm

3 4cm



i

ii

iii

10 2 9

10 2 5

10 2 5

|  |  |     |
|--|--|-----|
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  | ( ) |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  | ( ) |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |
|  |  |     |



10.3.3

10.3.7

(1)

5cm

2cm

10.3.1

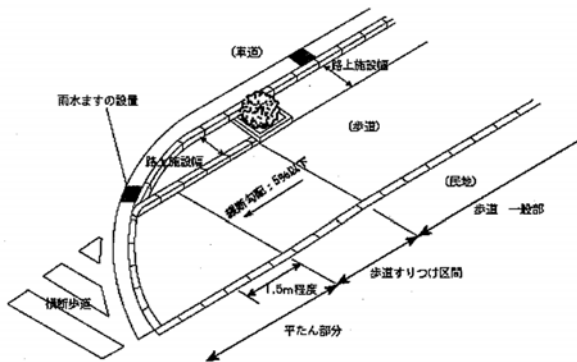


図2-22 セミフラット型(すりつけ区間が必要な場合)の横断歩道接続部における構造イメージ

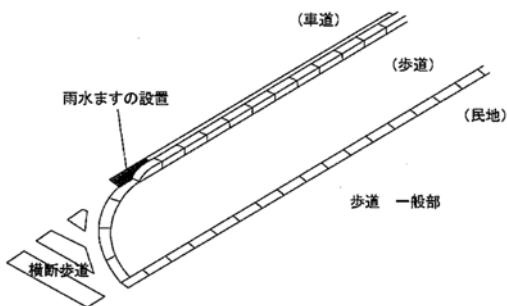
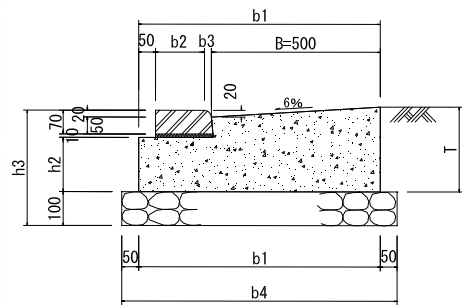
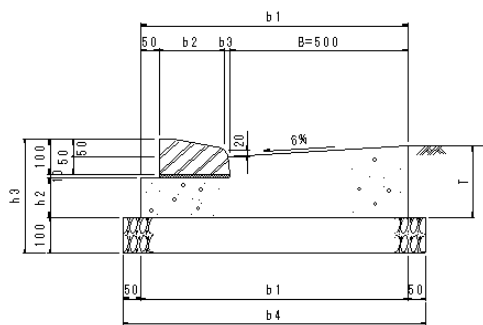


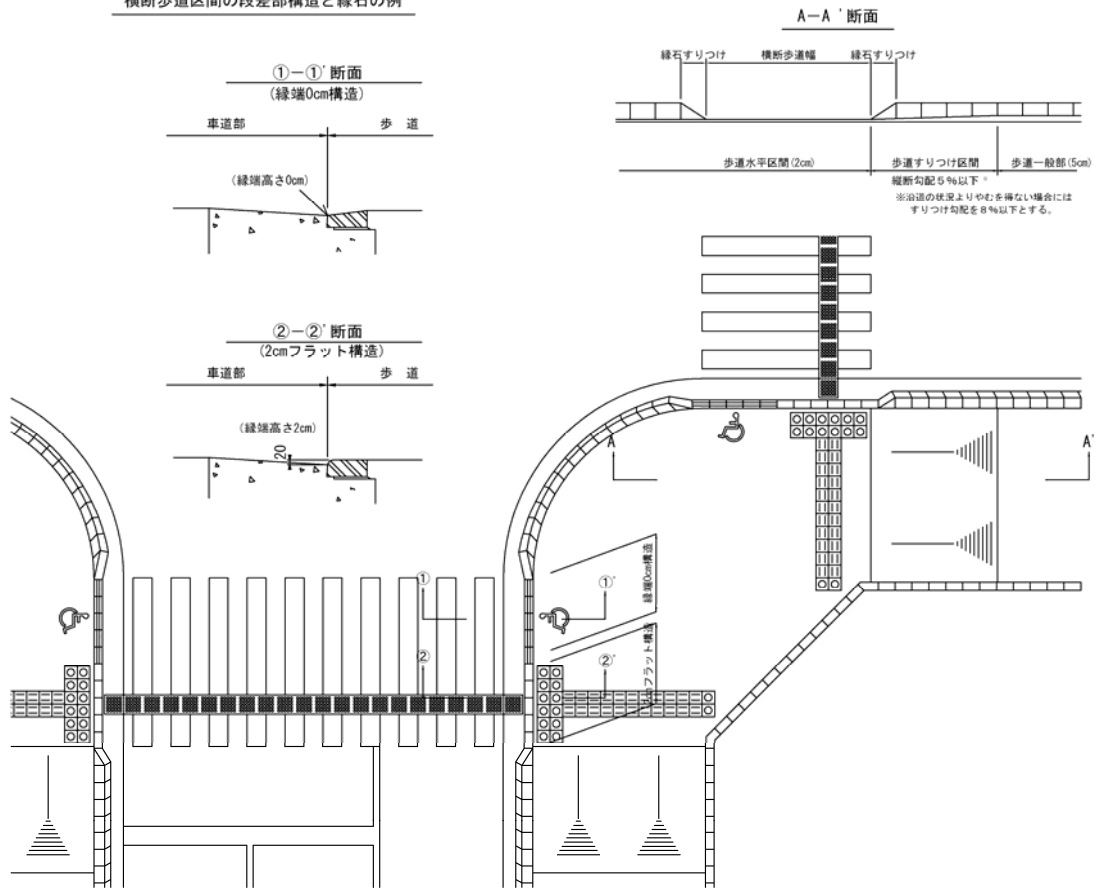
図2-20 セミフラット型の横断歩道接続部における構造イメージ



10.3.1



横断歩道区間の段差部構造と緑石の例



- 10.3.2

(2)

5

8

5

(3)

1.5

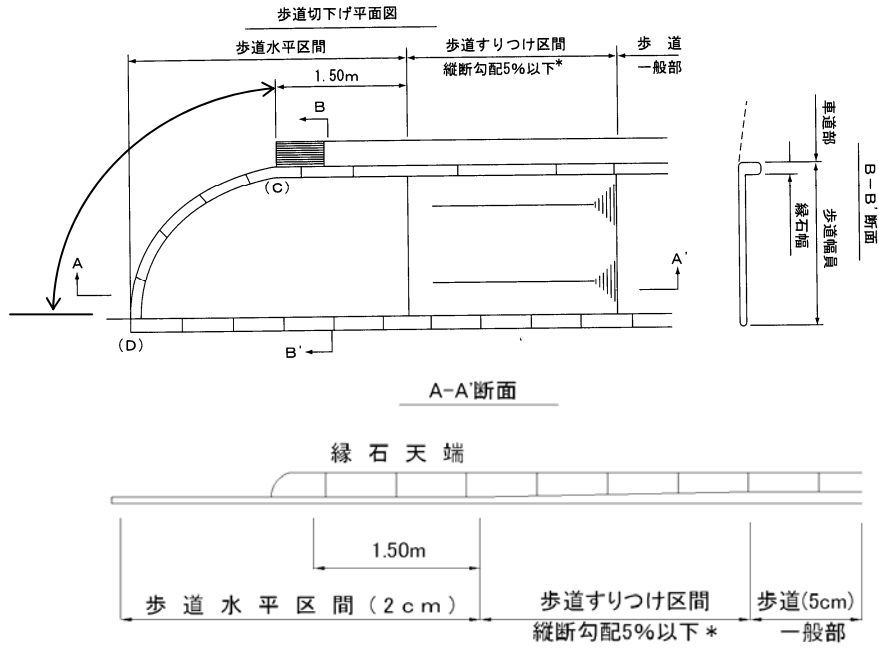
(4)

(5)

(6)

30m

10.3.7



1

(Q)

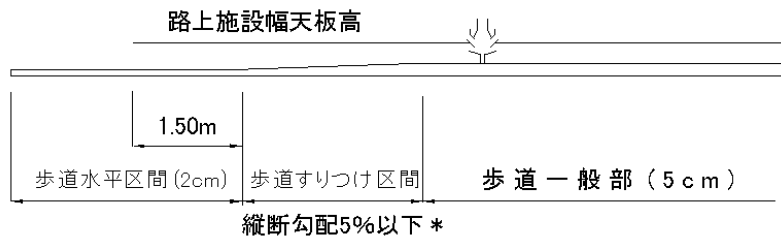
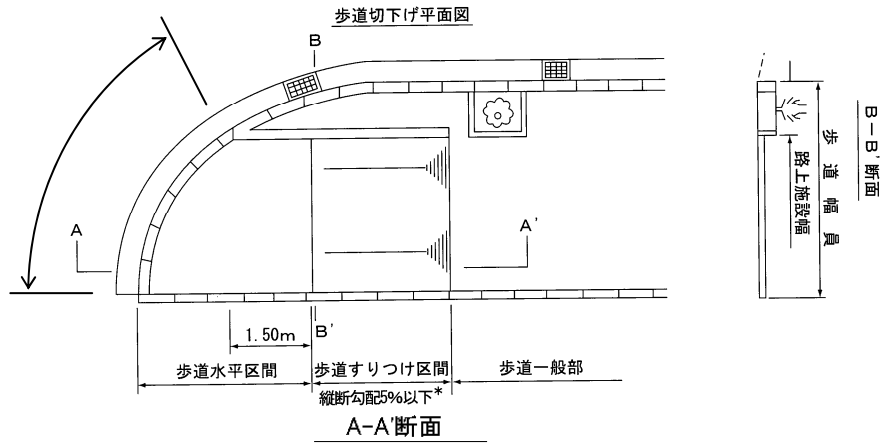
1.5

(D) 1.5

2

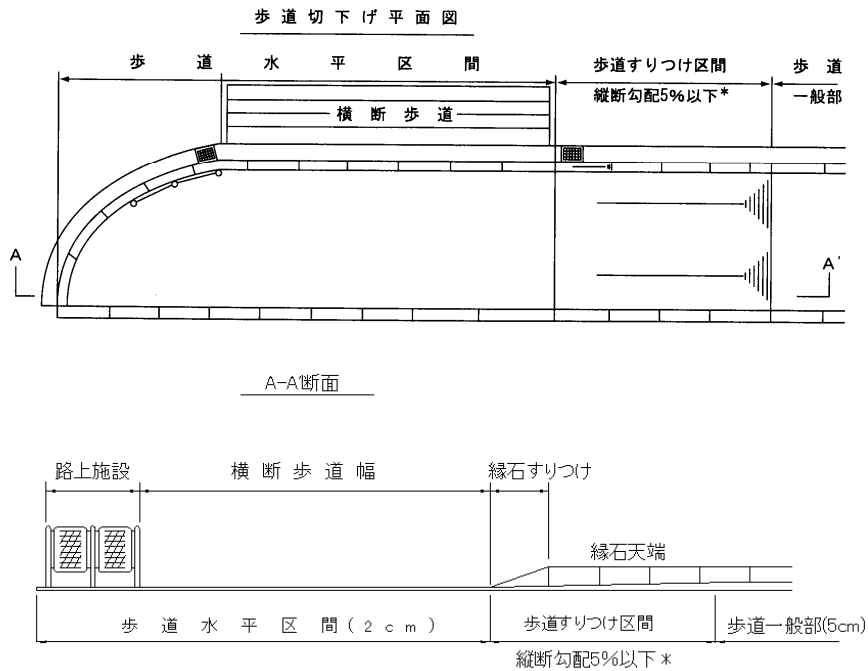
8

10.3.3



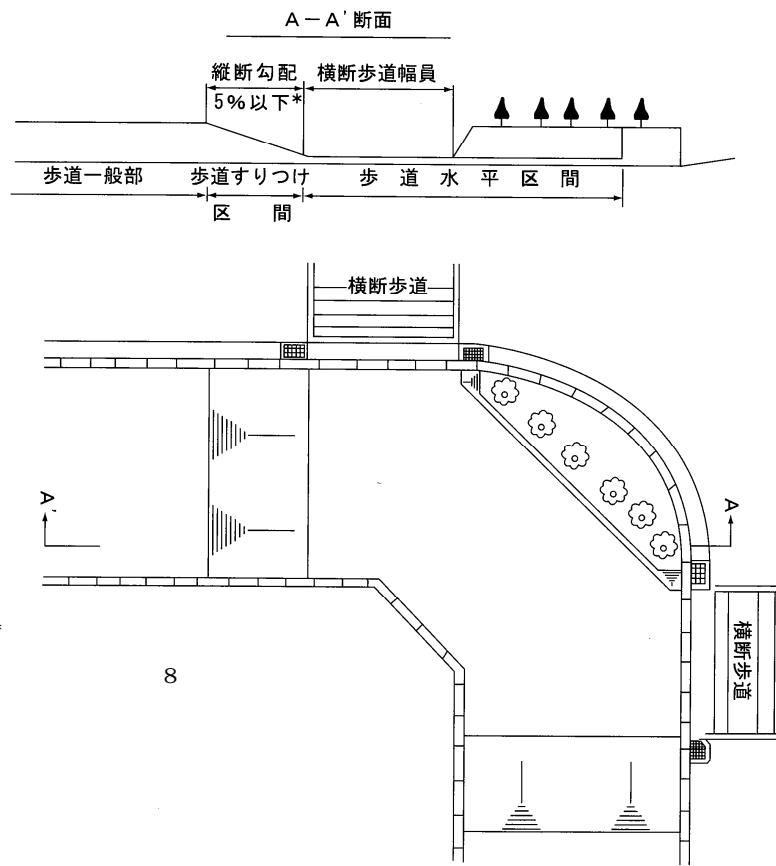
8

10.3.4

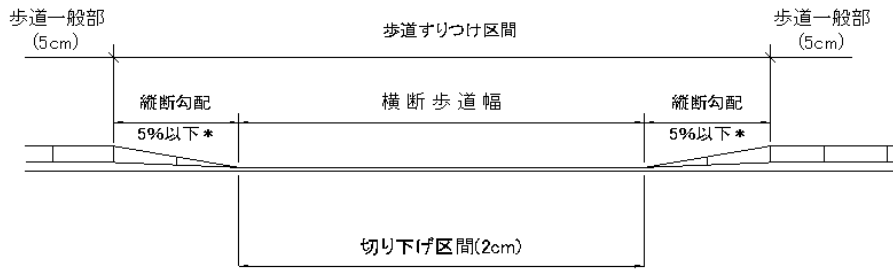
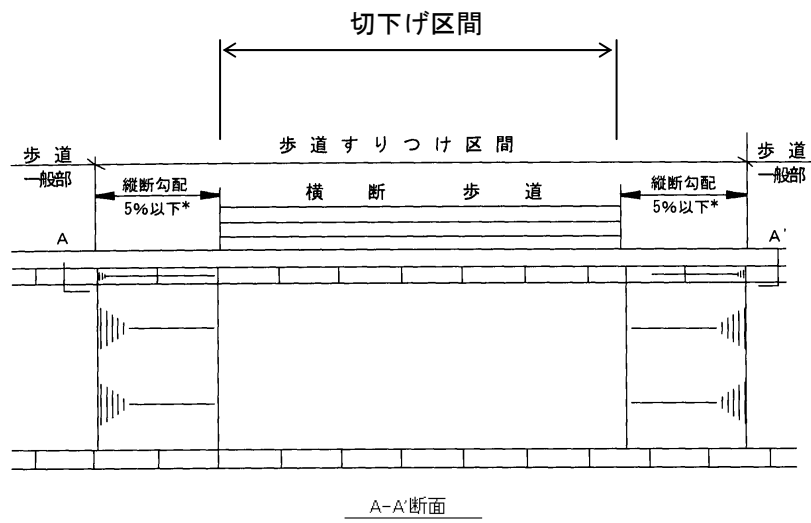


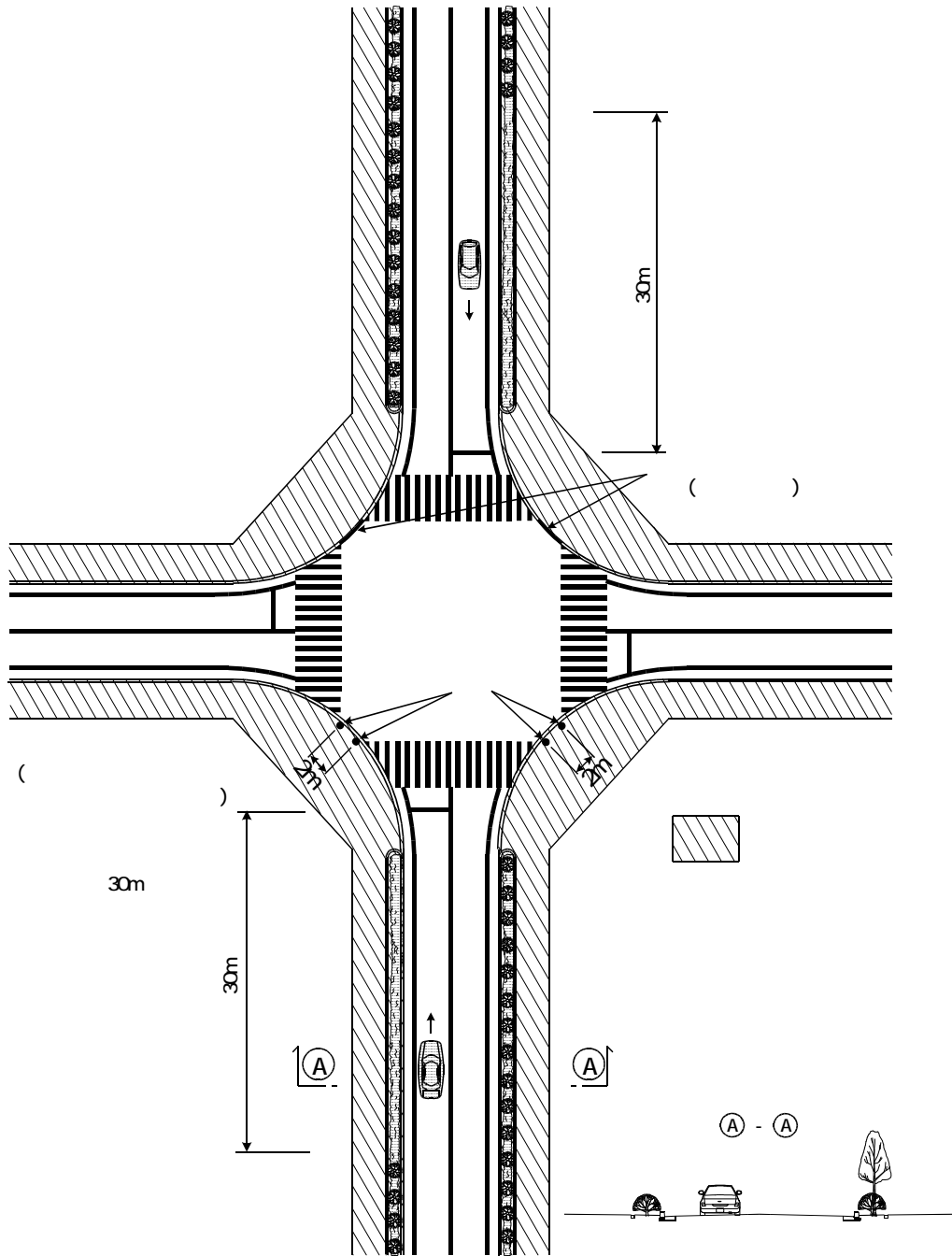
8

10.3.5



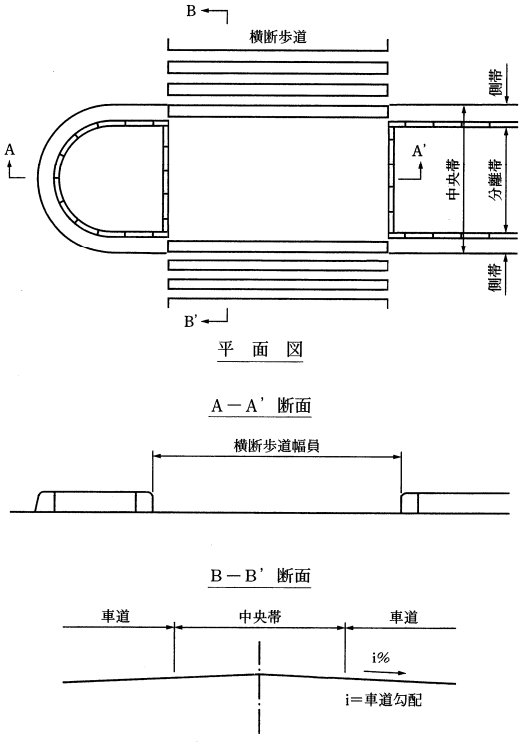
10.3.6





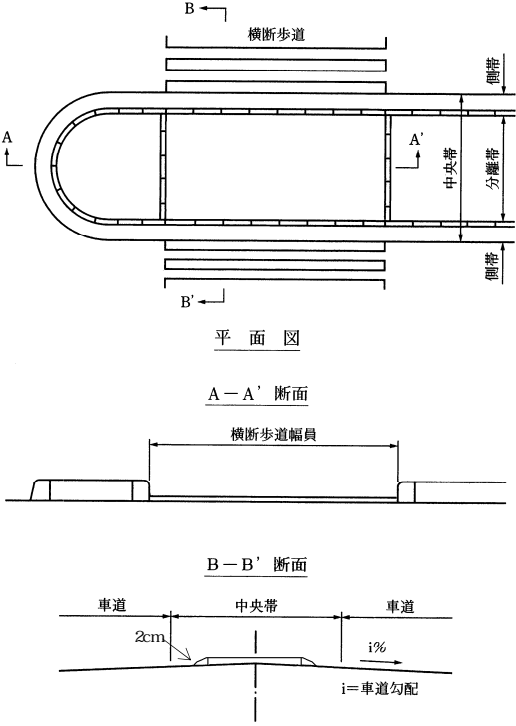
2cm

10 3 8



i

10 3 8

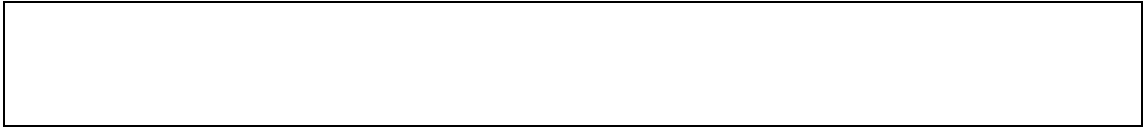


ii

2cm

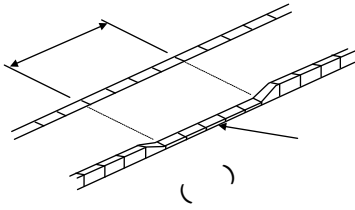
10

4

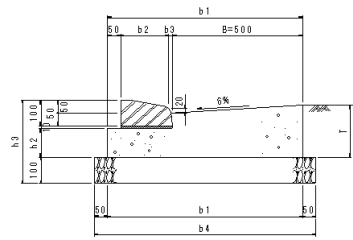


5cm

10.4.1

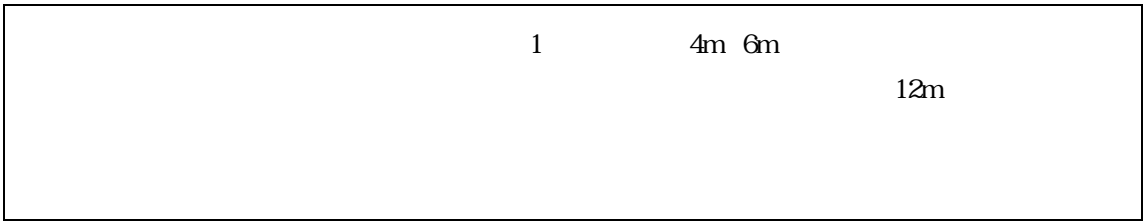


5cm

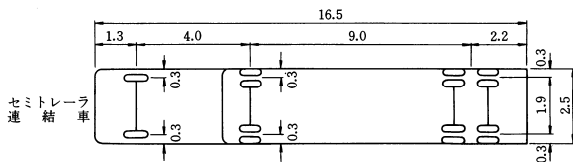
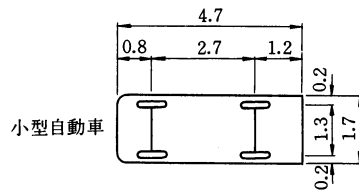
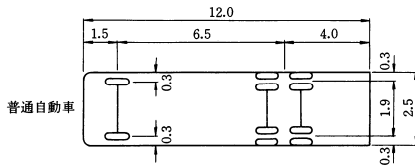


10.4.1

4 1



-03 10.4.2

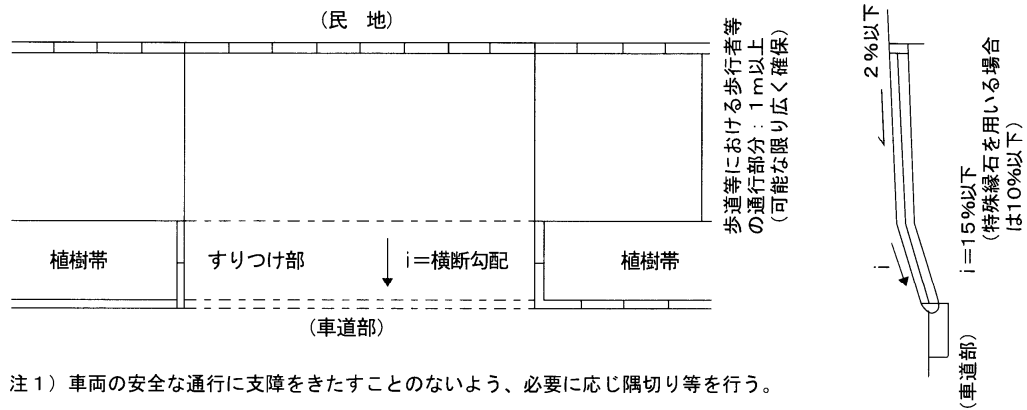
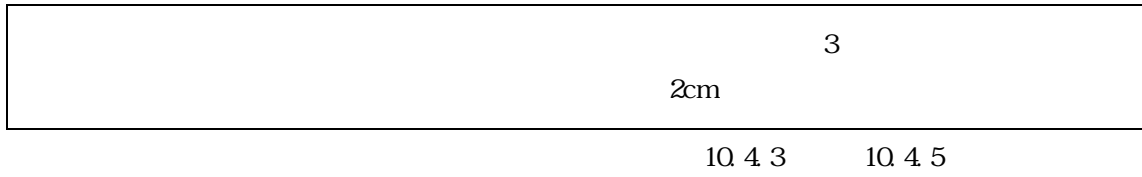


10.4.2

m)

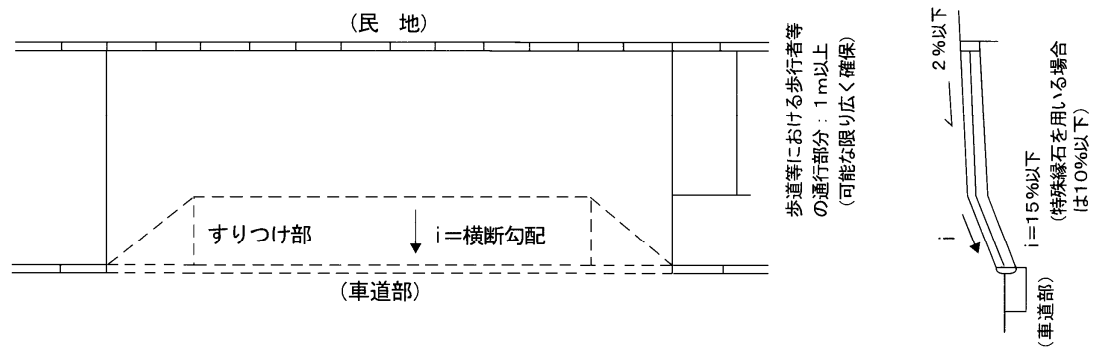


4 2

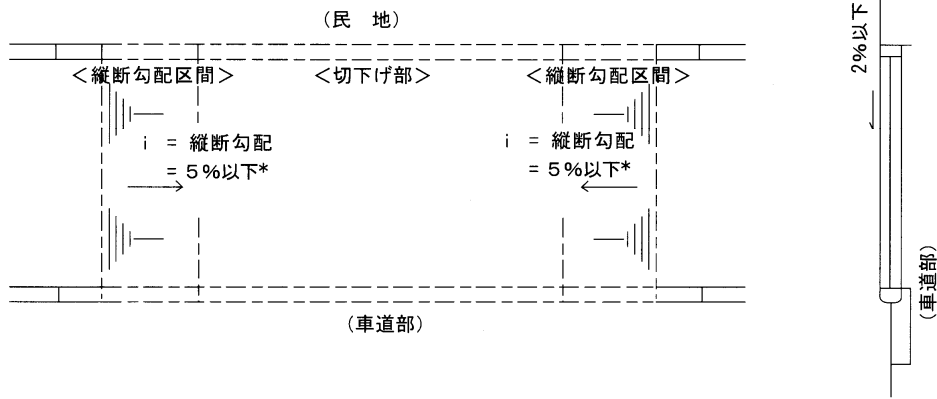


注1) 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ隅切り等を行う。

10 4 3



10 4 4



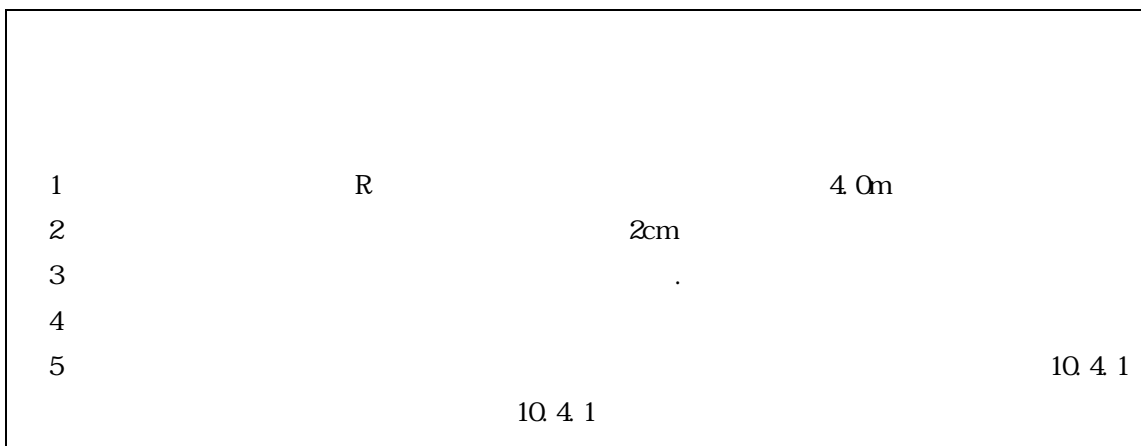
8

10.4.5

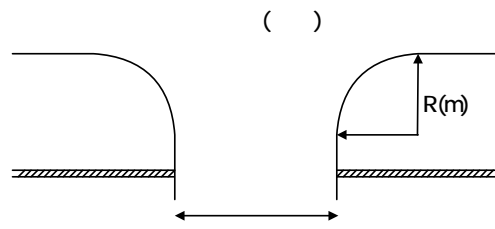
4.3



4.4



10 4 6



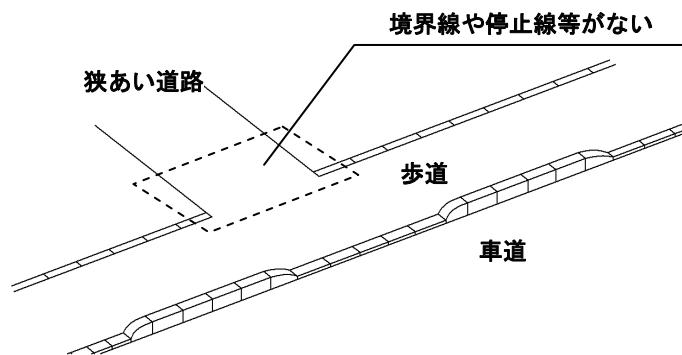
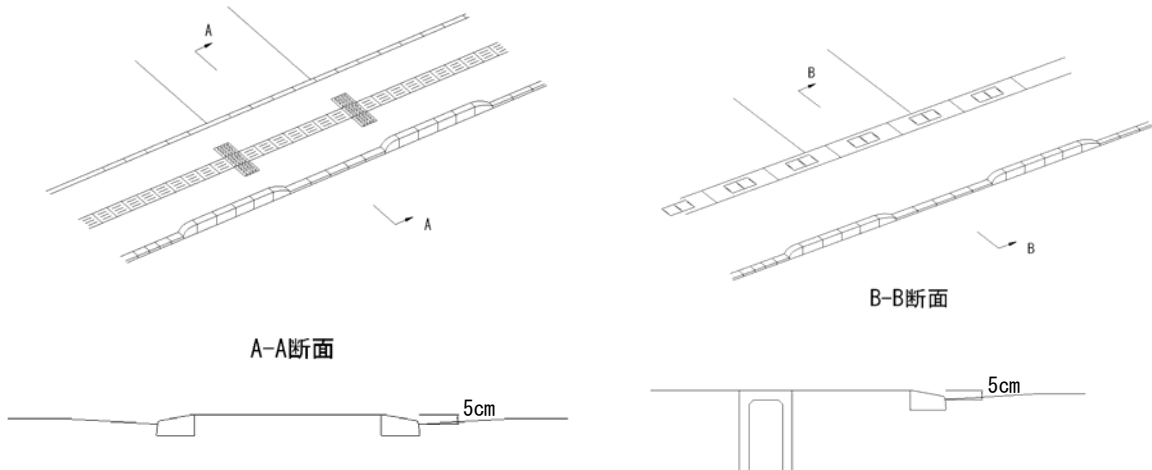
10 4 6

10 4 1

|     |      |      |
|-----|------|------|
| ( ) |      | 40 0 |
| 5cm | 10cm | 30cm |

12 6

4m



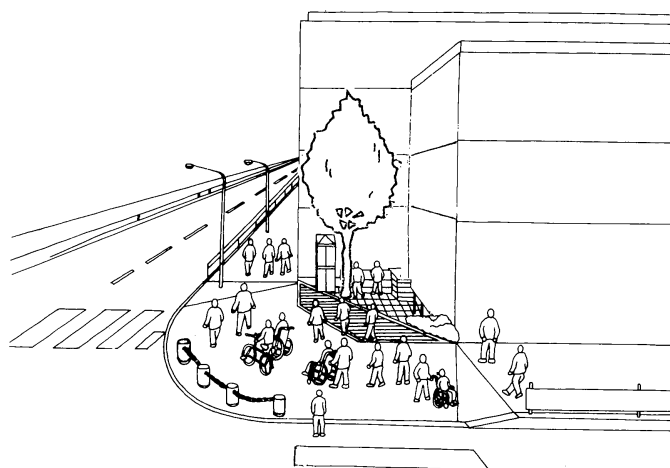
10 4 7

## 第 5 節 歩行者滞留スペース

歩道等において、横断歩道及びバス停等で歩行者などの滞留が見込まれる場合等は、必要に応じ歩行者の滞留の用に供する部分（以下「歩行者滞留スペース」という。）を設けるものとする。

歩行者滞留スペースは、歩道等の幅員及び歩行者等動線を考慮し、スムーズな流れが確保できるよう歩道等の幅員程度以上の滞留スペース幅を確保し、現地の状況に応じ余裕をもった計画とする。

また、歩行者滞留スペースの計画にあたっては、周辺地域の状況を鑑み、交差点部等の歩行者の「たまり」空間、ハイグレードバス停と合わせたできる限りゆとりをもった計画を検討する。



（出典：福祉インフラ整備ガイドライン）

図 - 10.5.1 歩行者滞留スペースのイメージ図

6

|  |
|--|
|  |
|--|

( )

7



8

01



01

4

4 1

10.6.1      10.6.5  
 10.6.1      10.6.3

a, b

(      c, d)

10.6.1

|  |     |
|--|-----|
|  | 3.0 |
|  | 0.5 |
|  | 3.5 |

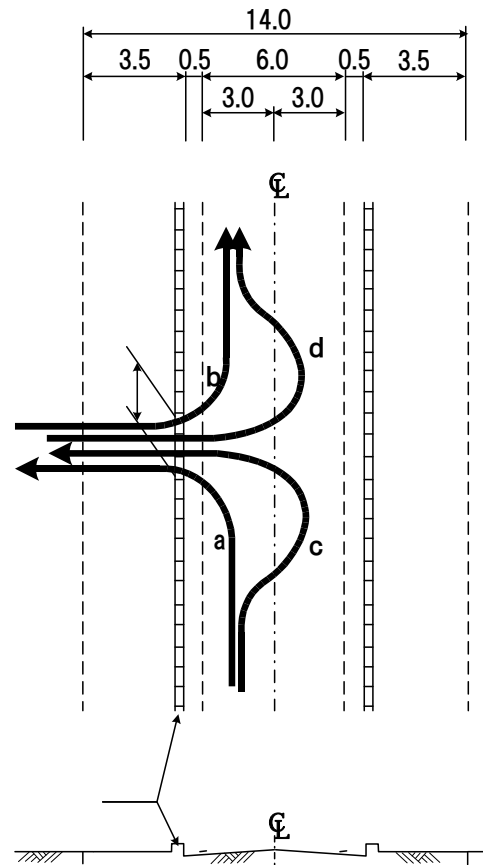
10.6.2

|  |   | (m)  |        |
|--|---|------|--------|
|  | a | 25.1 | 10.6.1 |
|  | b |      |        |
|  | c | 16.2 | 10.6.2 |
|  | d |      |        |
|  | a | 17.7 | 10.6.3 |
|  | b |      |        |
|  | c | 7.5  | 10.6.4 |
|  | d |      |        |
|  | a | 3.6  | 10.6.5 |
|  | b |      |        |

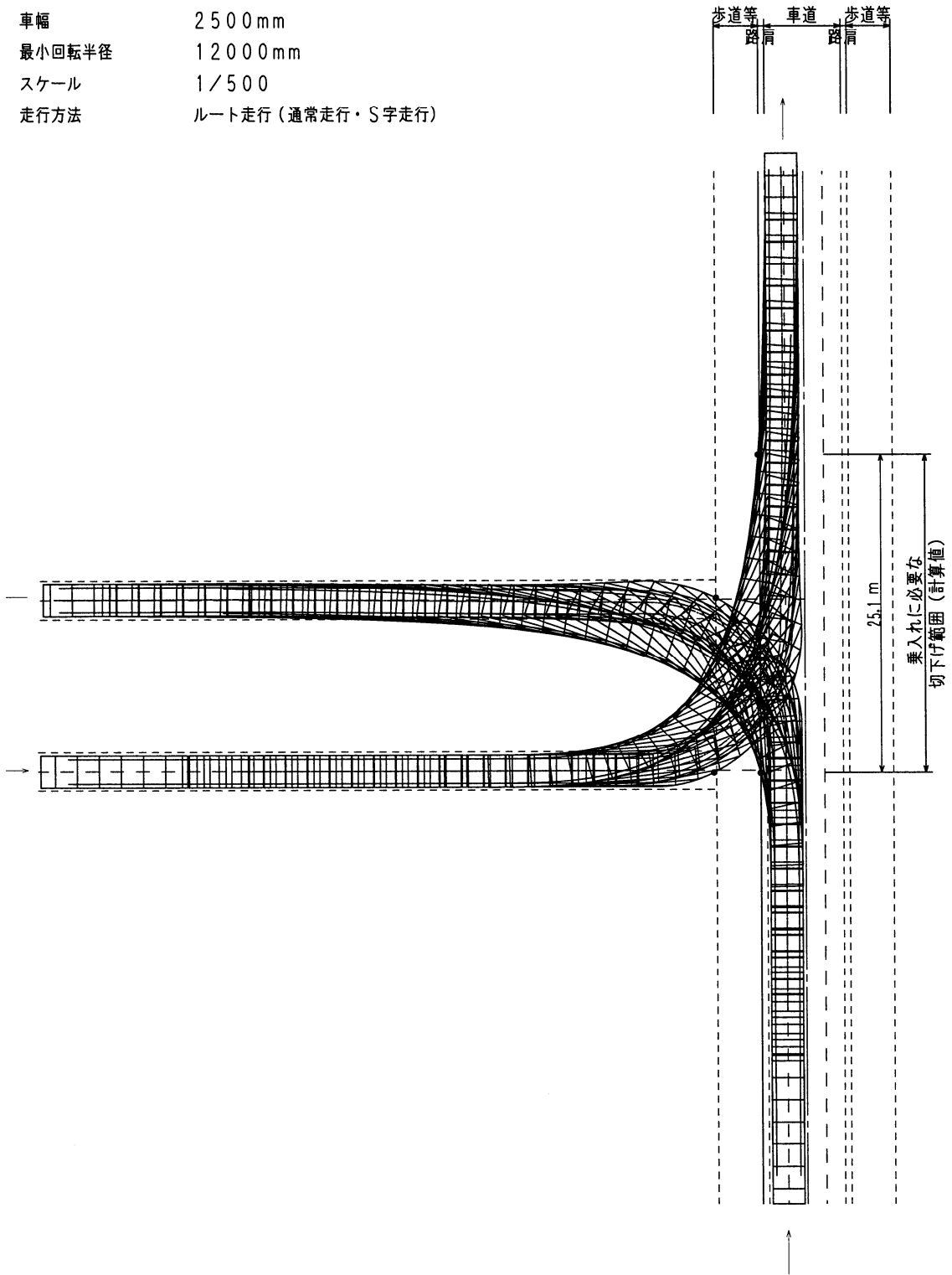
(      )      10.6.3

10.6.3

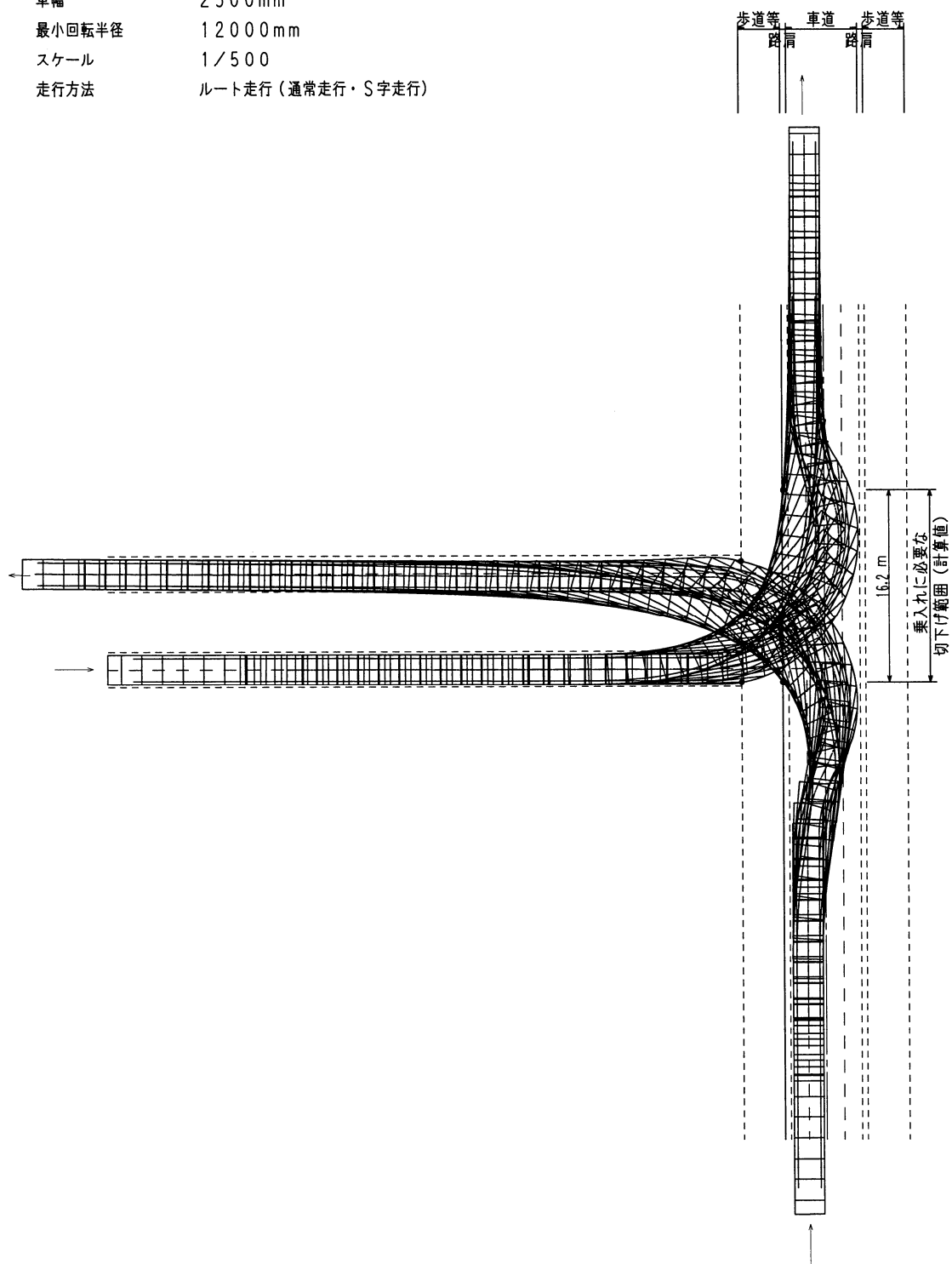
|   |          |
|---|----------|
| a |          |
| b |          |
| c | (      ) |
| d | (      ) |



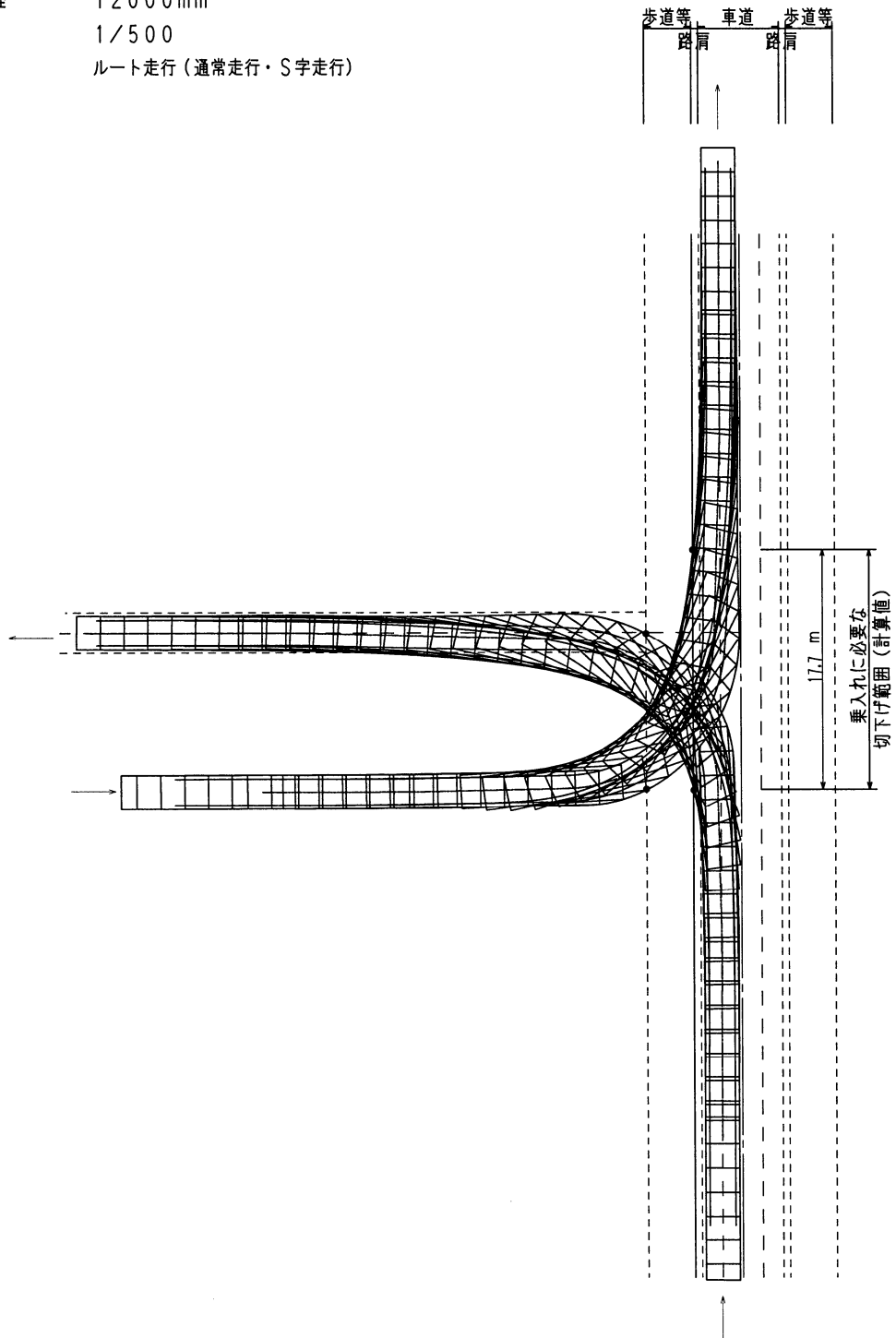
|        |                      |
|--------|----------------------|
| 通行方法   | a, b                 |
| 車両名    | 構造令 セミトレーラ (オフセット0m) |
| 車種     | セミトレーラ               |
| 全長     | 16500mm              |
| 車幅     | 2500mm               |
| 最小回転半径 | 12000mm              |
| スケール   | 1/500                |
| 走行方法   | ルート走行 (通常走行・S字走行)    |



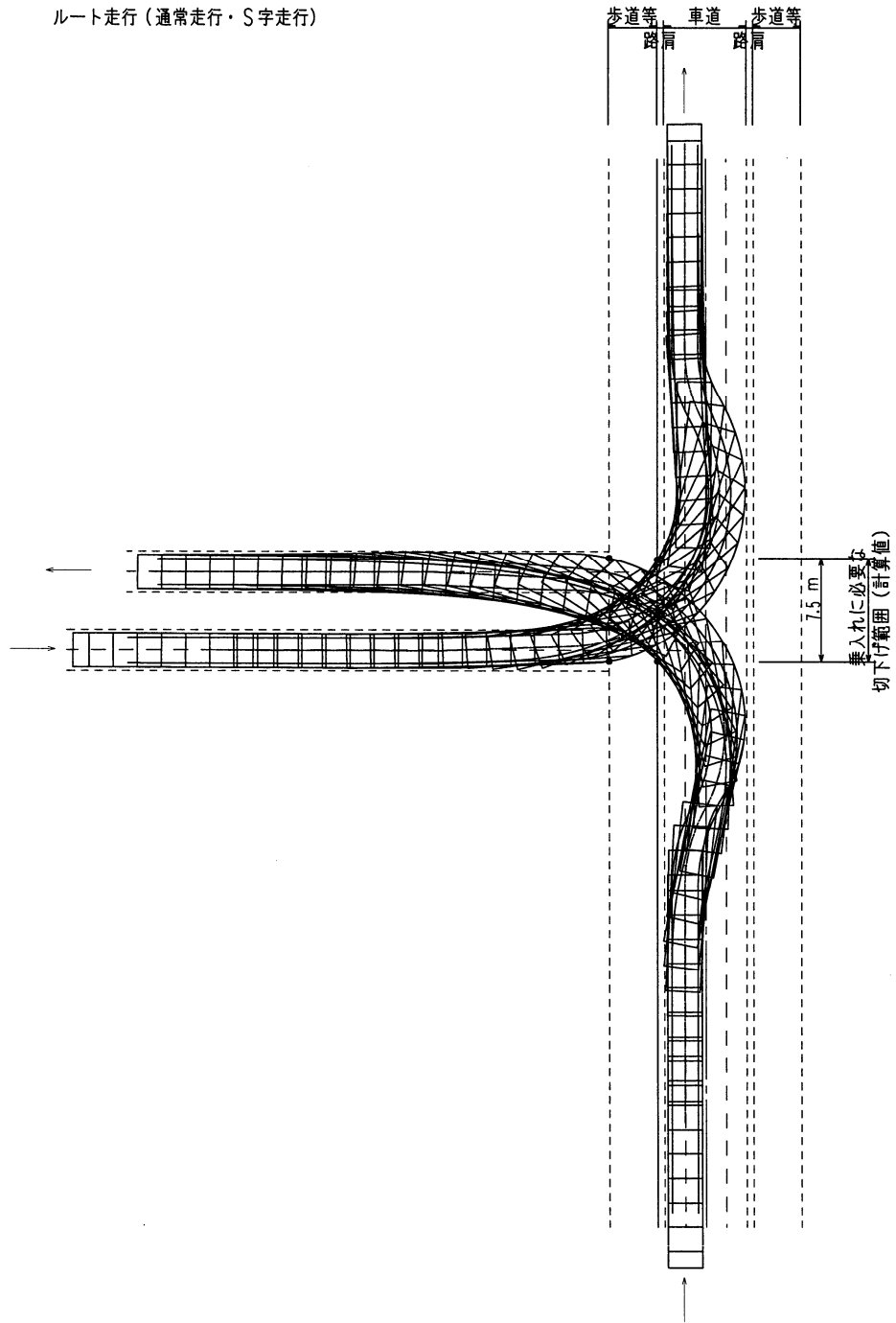
通行方法 c, d  
 車両名 構造令 セミトレーラ (オフセット0m)  
 車種 セミトレーラ  
 全長 16500mm  
 車幅 2500mm  
 最小回転半径 12000mm  
 スケール 1/500  
 走行方法 ルート走行 (通常走行・S字走行)



通行方法 a, b  
 車両名 構造令 普通自動車  
 車種 普通自動車(トラック)  
 全長 12000mm  
 車幅 2500mm  
 最小回転半径 12000mm  
 スケール 1/500  
 走行方法 ルート走行(通常走行・S字走行)



通行方法 c, d  
 車両名 構造令 普通自動車  
 車種 普通自動車(トラック)  
 全長 12000mm  
 車幅 2500mm  
 最小回転半径 12000mm  
 スケール 1/500  
 走行方法 ルート走行(通常走行・S字走行)



|        |                   |
|--------|-------------------|
| 通行方法   | a, b              |
| 車両名    | 構造令 小型自動車         |
| 車種     | 小型自動車             |
| 全長     | 4700mm            |
| 車幅     | 1700mm            |
| 最小回転半径 | 4500mm            |
| スケール   | 1/500             |
| 走行方法   | ルート走行 (通常走行・S字走行) |

