

道路構造令の解説と運用 令和3年3月 正誤表

ページなど	誤	正	備考	摘要
道路構造規格 小委員会委員	糸島史浩 大友 陵 落合孝朗 掛井孝俊 小林 寛 小林 侑 三條憲一 関谷浩孝 高見泰彦 田中良寛 中屋正浩 根津佳樹 野津隆太 野村和嗣 藤浪武志 森 健二 横地和彦 横山朋弘 渡邊良一	糸島史浩 大友 陵 落合孝朗 掛井孝俊 小林 寛 小林 侑 三條憲一 関谷浩孝 高見泰彦 田中良寛 <u>中川拓真</u> 中屋正浩 根津佳樹 野津隆太 野村和嗣 藤浪武志 森 健二 横地和彦 横山朋弘 渡邊良一	脱字「中川拓真」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P1	令和2年11月25日 政令 第329号	令和2年11月20日 政令 第329号	「11月25日」→ 「11月20日」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P78 図1-9 左上テキストボックス内	広がり確保し、	広がり確保し、	「広がり確保し、」 → 「広がり確保し、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P92	図2-8 乗降しやすい路面電車停留所の構造の例	図2-8 乗降しやすい路面電車停留場の構造の例	「路面電車停留所」 →「路面電車停留場」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P101 2-2-4c.解説	歩道等について、高齢者や障害者にとっても安全で使いやすいバリアフリーに対応した道路構造にするため、「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106号)」に定められている歩道等の構造基準に適合する構造とする必要がある。	歩道等について、高齢者や障害者にとっても安全で使いやすいバリアフリーに対応した道路構造にするため、「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適合する構造とする必要がある。	「第106号」 →「第116号」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P111 3-1-3 b.解説	付加追越車線についてはⅢ.2-1(P191)を、分離片側1車線道路の車両停車時のすれ違いについてはⅢ.2-5(P228)をそれぞれ参照するとよい。	付加追越車線についてはⅢ.2-4(P223)を、分離片側1車線道路の車両停車時のすれ違いについてはⅢ.2-5(P228)をそれぞれ参照するとよい。	「Ⅲ.2-1(P191)」→ 「Ⅲ.2-4(P223)」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P118 図3-12(b)	■待避所設置(大型車の <u>離合</u> も可能に)	■待避所設置(大型車の <u>すれ違い</u> も可能に)	「離合」→「すれ違い」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P123 図3-16(a)	道央自動車道	E5道央自動車道	脱字「E5」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済

道路構造令の解説と運用 令和3年3月 正誤表

ページなど	誤	正	備考	摘要
P179 表1-9 EU指令の総重量(単車、3軸)の欄	2.60 2.50	26.0 25.0	小数点の位置間違い。	①2023.02.15掲載 ②第3刷りで修正済
P197 2-2車道及び車線	上枠部が閉じている	枠を閉じない		①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P245	(1)自転車通行帯、自転車道、自転車歩行者道	(1)自転車通行帯、自転車道、自転車歩行者道	「自転車通行帯、自転車道、自転車歩行者道」→ 「自転車通行帯、自転車道、自転車歩行者道」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P259 2-7-3(3)自転車道	道路構造令第10条第3項に規定する幅員は、自転車道の単位幅として自転車1台の占有幅1.0mを基準とし、自転車どうしのすれ違い、追越しを考慮して2.0mとしたものである(Ⅲ.1-6-3参照)。	道路構造令第10条第3項に規定する幅員は、自転車道の単位幅として自転車1台の占有幅1.0mを基準とし、自転車どうしのすれ違い、追越しを考慮して2.0mとしたものである(Ⅲ.1-6-4参照)。	「Ⅲ.1-6-3」 →「Ⅲ.1-6-4」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P260 2-7-3(4)自転車歩行者道	道路構造令第10条の第2項に規定する幅員は、歩行者と少数の自転車が混在して通行する場合を想定し、歩行者交通量が多い道路の4mについては、車いす(占有幅1.0m)2台と自転車(占有幅1.0m)2台のすれ違いや追越しが可能となるように定めたものである(Ⅲ.1-6-3参照)。	道路構造令第10条の第2項に規定する幅員は、歩行者と少数の自転車が混在して通行する場合を想定し、歩行者交通量が多い道路の4mについては、車いす(占有幅1.0m)2台と自転車(占有幅1.0m)2台のすれ違いや追越しが可能となるように定めたものである(Ⅲ.1-6-4参照)。	「Ⅲ.1-6-3」 →「Ⅲ.1-6-4」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済

道路構造令の解説と運用 令和3年3月 正誤表

ページなど	誤	正	備考	摘要
P261 2-7-3(5)歩道	道路構造令第11条第3項に規定する幅員は、歩行者の交通量が多い道路の3.5mについては、車いす(占有幅1.0m)2台と歩行者(占有幅0.75m)2人のすれ違いが可能となるように、その他の道路の2mについては車いすどうしのすれ違いが可能となるように定めたものである(Ⅲ.1-6-3参照)。	道路構造令第11条第3項に規定する幅員は、歩行者の交通量が多い道路の3.5mについては、車いす(占有幅1.0m)2台と歩行者(占有幅0.75m)2人のすれ違いが可能となるように、その他の道路の2mについては車いすどうしのすれ違いが可能となるように定めたものである(Ⅲ.1-6-4参照)。	「Ⅲ.1-6-3」 →「Ⅲ.1-6-4」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P266 2-7-4(b)歩道等の縦断勾配	また、マウントアップ形式で細街路との交差部における横断歩道等においては、交差する細街路にハンプ構造を採用することが可能な場合、横断歩道をハンプ構造を兼ねた構造であるスムーズ横断歩道を採用することが望ましい(図2-26)。	また、マウントアップ形式で細街路との交差部における横断歩道等においては、交差する細街路にハンプ構造を採用することが可能な場合、横断歩道をハンプ構造を兼ねた構造であるスムーズ横断歩道を採用することが望ましい(図2-35)。	「図2-26」 →「図2-35」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P271 2-7-7(3)c.解説	歩道等について、高齢者や障害者にとっても安全で使いやすいバリアフリーに対応した道路構造にするため、「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106号)」に定められている歩道等の構造基準に適合する構造とする必要がある。	歩道等について、高齢者や障害者にとっても安全で使いやすいバリアフリーに対応した道路構造にするため、「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適合する構造とする必要がある。	「第106号」 →「第116号」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P286 2-9-3(1)概説	幅員は図2-33に示すように縁石も含めた幅員である。	幅員は図2-42に示すように縁石も含めた幅員である。	「図2-33」 →「図2-42」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P304 2-12-4(7) 図2-52	路肩 <sup>注)</sup>	路肩 <sup>注)</sup> 注)さく等を路肩内に設置する場合の路肩の幅員は、さく等を設けるのに必要な幅員を加えた値とする。	注)の説明がない	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P317 3-1-1(3)	(3)道路構造および付属施設との連携	(3)道路構造および付属施設との連携	「付属」 →「付属」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済

道路構造令の解説と運用 令和3年3月 正誤表

ページなど	誤	正	備考	摘要
P330 3-1-4(3)b.	むしろ視線誘導的には平面曲線の方が縦断曲線より長めであるべきことを考えると、結局、平面、縦断両曲線(凸凹とも)を重ね合わせ、かつ平面曲線を縦断曲線よりいくぶん長めにして、縦断曲線を包み込むような位置にすることが最もよいといえる。	むしろ視線誘導的には平面曲線の方が縦断曲線より長めであるべきことを考えると、結局、平面、縦断両曲線(凹凸とも)を重ね合わせ、かつ平面曲線を縦断曲線よりいくぶん長めにして、縦断曲線を包み込むような位置にすることが最もよいといえる。	「凸凹とも」→ 「凹凸とも」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P355 3-4-1(2)	曲線部の通過時間を $t_s$ として	曲線部の通過時間を6秒として	「6s」→ 「6秒」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P368 3-5-3(5)6行目	第3種道路の場合について、 <u>曲線半径</u>	(5)6行目 第3種道路の場合について、 <u>曲線半径</u>	「場合について、」→ 「場合について、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P369 3-5-3(5)1行目	線形の組合せを行い、 <u>曲線部の</u>	線形の組合せを行い、 <u>曲線部の</u>	「行い、」→ 「行い、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P461 ②凹型縦断曲線長⑦5行目	$\angle$ を%で表すと、	<u><math>\angle</math></u> を%で表すと、	「 $\angle$ を%で表すと、」→ 「 <u><math>\angle</math></u> を%で表すと、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P524 4-7-1概説	「ラウンドアバウトマニュアル」(一社)交通工学研究会を参考にするとよい。	「ラウンドアバウトマニュアル」( <u>一社)交通工学研究会</u> )を参考にするとよい。	(一社)交通工学研究会 →((一社)交通工学研究会)	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P527 図4-33 左折の交差角度に関するテキストボックス内	場合において、 <u></u>	場合において、 <u></u>	「場合において、」→ 「場合において、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済

道路構造令の解説と運用 令和3年3月 正誤表

ページなど	誤	正	備考	摘要
P527 図4-33	※分離島については、	※分離島については、	「分離島については、」→ 「分離島については、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P528 4-8 二段階横断施設	4-8 二段階横断施設		文字サイズの修正	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P537 上から2行目	強いので、本線側については、	強いので、本線側については、	「強いので、」→ 「強いので、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P552 b.の最下段	分類し、その代表例を示す。	分類し、その代表例を示す。	「分類し、」→ 「分類し、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P569 (4)ランプの幾何構造	下部枠が閉じている	枠を閉じない		①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P573 (4)ランプの幾何構造	上部枠が閉じている	枠を閉じない		①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P587	軌跡が車線幅内に収まることを確認している。	軌跡が車線幅内に収まることを確認する必要がある。	「確認している。」→ 「確認する必要がある。」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P607 5-4-5 インターチェンジにおける安全対策	5-4-5 インターチェンジにおける安全対策		文字サイズを修正	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P610 最下段	併設したり、副道を設けたり	併設したり、副道を設けたり	「併設したり、」→ 「併設したり、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済

道路構造令の解説と運用 令和3年3月 正誤表

ページなど	誤	正	備考	摘要
P619 7-1-2自転車 専用道路等の 幅員と建築限 界	自転車に乗った人の通行空間は、幅1.0m、高さ2.25mである。幅の1.0mは、ハンドル幅0.6mと両側の横ゆれに対する余裕の $0.2 \times 2 = 0.4\text{m}$ の和である(Ⅲ.1-6-3の図1-19、図1-20)。	自転車に乗った人の通行空間は、幅1.0m、高さ2.25mである。幅の1.0mは、ハンドル幅0.6mと両側の横ゆれに対する余裕の $0.2 \times 2 = 0.4\text{m}$ の和である(Ⅲ.1-6-4の図1-20、図1-21)。	「Ⅲ.1-6-3の図1-19、図1-20」 →「Ⅲ.1-6-4の図1-20、図1-21」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P634 vi)ライジング ボラード1行目	目的とし、	目的とし、	「目的とし、」→ 「目的とし、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P659 (2) iv)	必ずしも交差点、	必ずしも交差点、	「交差点、」→ 「交差点、」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P673 表9-1 45° 評価	交差式にすれば1台当たりの駐車所要面積は少なくなるが、A型(図9-7(c))では、整然として駐車が行われないかぎり有効性を著しくおとすおそれがある。	交差式にすれば1台当たりの駐車所要面積は少なくなるが、A型(図9-9(c))では、整然として駐車が行われないかぎり有効性を著しくおとすおそれがある。	「図9-7(c)」 →「図9-9(c)」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P674 表9-2	図9-7における対象記号	図9-9における対象記号	「図9-7」 →「図9-9」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P690	すりつけ長は、 <u>中央自動車道</u> で	すりつけ長は、 <u>E20中央道</u> で	「中央自動車道」→ 「E20中央道」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P693 図9-23	図9-23 特定車両停留施設の対象施設		文字サイズを修正	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済
P720 73.	Highway Capacity Manual <u>2016</u>	Highway Capacity Manual <u>6th Edition</u>	「2016」→ 「6th Edition」	①2021.06.24掲載 ②第2刷りで修正済

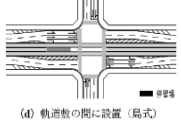
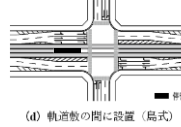
\* P674 表9-2の正誤修正、及びP676 表9-9の正誤修正については、次頁の【バージョン管理表】(新様式)に移動して掲載。

\* 以上の正誤内容は、電子図書においては、Ver1.00で修正・反映済み。

# 【道路構造令の解説と運用(R3.3)】バージョン管理表(新様式)

情報管理 No.	種類	正誤表No.	ページ	箇所 or 行	誤	正	備考	摘要	電子図書反映状況	紙図書反映状況
1	正誤表	1	P674	表9-2			(大型車、大型特殊) ・駐車方式について「前進駐車」→「前進発車」 (大型車) ・車路幅の数値入れ替え	2024.09.26掲載	2024.12.27 ver 2.00	第5刷で修正済み
2	正誤表	2	P676	図9-9			・車路幅「Aw <sub>1</sub> 」と「Aw <sub>2</sub> 」の入れ替え	2024.09.26掲載	2024.12.27 ver 2.00	第5刷で修正済み
3	正誤表	3	P144	1-2計画交通量と設計時間交通量	規則第1条 道路構造令(以下「令」という。)第2条第21号の国土交通省令で定める者は、	規則第1条 道路構造令(以下「令」という。)第2条第22号の国土交通省令で定める者は、	「21」→「22」	2025.3.17 掲載	2025.5.1 ver 3.01	第5刷で修正済み
4	正誤表	4	P306	図2-53	(b)軌道敷の間に設置(島式)	(d)軌道敷の間に設置(島式)	「b」→「d」	2025.3.17 掲載	2025.5.1 ver 3.01	第5刷で修正済み
5	正誤表	5	P343	式3-3内符号	1±fi	1-fi	「1+fi」→「1-fi」	2025.3.17 掲載	2025.5.1 ver 3.01	第5刷で修正済み
6	正誤表	6	P516	図4-26(c)	T1→T1およびC1→C2	T1→T1およびC1→C1	「C2」→「C1」	2025.3.17 掲載	2025.5.1 ver 3.01	第5刷で修正済み
7	正誤表	7	P522	4-6-3(2)停止線での見通しS記号解説	S:見通し三角形の一辺(=S'-L+1)	S:見通し三角形の一辺(=S'-L+1)	「1」→「1」	2025.3.17 掲載	2025.5.1 ver 3.01	第5刷で修正済み
8	正誤表	8	P598	5-4-4(7)b.(a)エンジンブレーキによる減速式記号解説	Δ:自動車の投影面積(m <sup>2</sup> )	S:自動車の投影面積(m <sup>2</sup> )	「A」→「S」	2025.3.17 掲載	2025.5.1 ver 3.01	第5刷で修正済み
9	正誤表	9	P146	1-2-2(1)a.計画目標の明確化	計画なのかと言った計画立案	計画なのかといった計画立案	「言った」→「いった」	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み

# 【道路構造令の解説と運用(R3.3)】バージョン管理表(新様式)

情報管理 No.	種類	正誤表No.	ページ	箇所 or 行	誤	正	備考	摘要	電子図書反映状況	紙図書反映状況
10	正誤表	10	P158	7行目	または、設計時間交通量=計画交通量× $\frac{K}{100} \times \frac{D}{100}$ (重方向)(他車線道路)	または、設計時間交通量=計画交通量× $\frac{K}{100} \times \frac{D}{100}$ (重方向)( <del>台</del> 多)(他車線道路)	「他車線道路」→「多車線道路」	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み
11	正誤表	11	P306	図2-53(d)	 (d) 軌道敷の間に設置(島式)	 (d) 軌道敷の間に設置(島式)	(d)軌道敷の間に設置(島式) 図中の停留場の色を凡例と同じ濃さに修正	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み
12	正誤表	12	P325	図3-7 (b)	(b)切り盛りの近郊を保ちながら中央の縦断勾配を前後の勾配と同方向に変更した例	(b)切り盛りの均衡を保ちながら中央の縦断勾配を前後の勾配と同方向に変更した例	「近郊」→「均衡」	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み
13	正誤表	13	P383	1行目	外側の車線が緩和曲線の接線方向	外側の車線が緩和曲線の接線方向	「援」→「緩」	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み
14	正誤表	14	P385	14行目	もし直線部と円曲線部との横断勾配が <u>相等しな</u> ければ、横断勾配のすりつけは不要であり	もし直線部と円曲線部との横断勾配が <u>相等し</u> ければ、横断勾配のすりつけは不要であり	「相等しなれば」→「相等しければ」	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み
15	正誤表	15	P401	4車線の場合	$1.5L=2B \pm \Delta i \times 1/q'$	$1.5L=2B \times \Delta i \times 1/q'$	「+」→「×」	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み
16	正誤表	16	P435	S記号解説	S:車両前面投影面積(m <sup>2</sup> )	S:車両前面投影面積(m <sup>2</sup> )	「投影響」→「投影」	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み
17	正誤表	17	P446	b.	登坂車線の付する片勾配の値は	登坂車線に付する片勾配の値は	「の」→「に」	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み
18	正誤表	18	P466	2行目	Mは勾配の変移点 <u>下</u> から、	Mは勾配の変移点から、	「V」を削除	2026.2.19 掲載	2026.2.27 ver 4.01	第5刷で修正済み