

鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例をここに公布する。

平成25年3月26日

鳥取県知事 平 井 伸 治

## 鳥取県条例第7号

鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例

(趣旨)

第1条 この条例は、道路法（昭和27年法律第180号）第30条第3項及び第45条第3項並びに高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「移動等円滑化法」という。）第10条第1項の規定に基づき、県道の構造の技術的基準及び移動等円滑化のために必要な基準並びに県道に設ける道路標識の寸法を定めるものとする。

(用語の定義)

第2条 この条例で使用する用語の意義は、道路法、道路構造令（昭和45年政令第320号）及び移動等円滑化法で使用する用語の例による。

(道路の区分)

第3条 県道は、次の表に定めるところにより、道路の種別及び道路の存する地域に応じ、第1種から第4種までに区分するものとする。

道路の種別	道路の存する地域	
	地方部	都市部
自動車専用道路	第1種	第2種
自動車専用道路以外の道路	第3種	第4種

2 県道は、次の表に定めるところにより、道路の種類及び計画交通量に応じ、級に区分するものとする。

道路の種類	計画交通量（1日につき）			
	20,000台以上	10,000台以上 20,000台未満	4,000台以上 10,000台未満	4,000台未満
第1種	第2級	第3級		
第2種	第1級			
第3種	第2級			第3級
第4種	第1級		第2級	第3級
備考	第1種又は第3種の道路の存する地域の地形が山地部である場合のこの表の適用については、「第2級」とあるのは「第3級」と、「第3級」とあるのは「第4級」とする。			

3 前項の規定にかかわらず、道路の存する地域の地形の状況その他の特別の理由があるときは、次の表の左欄に掲げる道路の種類に応じ、同表の中欄に掲げる級に該当する県道をそれぞれ同表の右欄に掲げる級に区分することができる。

第1種	第2級	第3級
	第3級	第4級
第2種	第1級	第2級
第3種	第2級	第3級
	第3級	第4級
	第4級	第5級
第4種	第1級	第2級
	第2級	第3級
	第3級	第4級

4 前2項の規定にかかわらず、第3種又は第4種の道路であって計画交通量が1日につき500台未満のものに

については、それぞれ第5級又は第4級に区分することができる。

(構造の技術的基準)

第4条 県道を新設し、又は改築する場合における道路の構造の技術的基準（道路法第30条第1項第1号、第3号及び第12号に掲げる事項に係るものを除く。以下同じ。）は、別表第1のとおりとする。

2 前項に定めるもののほか、県道を新設し、又は改築する場合における道路の構造の技術的基準は、安全かつ円滑な交通を確保することができるよう規則で定める。

(道路の区分の変更等に係る特例)

第5条 県道を市町村道とする計画がある場合において、市町村道とすることにより道路の区分が変更されることとなるときは、別表第1の規定（規則で定めるものに限る。）の適用については、当該変更後の区分を道路の区分とみなす。

2 道路に関する工事により必要を生じた他の道路に関する工事を施工する場合その他別表第1の規定を適用することが適当でない認められるときは、規則で定めるところにより、同表の規定の一部を適用しないことができる。

(道路標識の寸法)

第6条 県道に設ける案内標識及び警戒標識並びにこれらに附置される補助標識の寸法は、視認性及び経済性に配慮して規則で定める。

(移動等円滑化のために必要な構造の基準)

第7条 県道の構造に関する移動等円滑化のために必要な基準は、別表第2のとおりとする。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成25年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 この条例の規定は、この条例の施行の日以後に新設又は改築に着手する道路について適用する。

別表第1（第4条、第5条関係）

区分	基準																																		
車線等	1 車道（副道、停車帯及び規則で定める部分を除く。）は、車線により構成すること。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあつては、この限りでない。																																		
	2 道路の車線（付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次号において同じ。）の数は、次の表に掲げる道路で計画交通量が同表に定める設計基準交通量以下であるものにあつては2とし、それ以外の道路にあつては4以上（対向車線を設けない場合は、2以上）とすること。																																		
	<table border="1"><thead><tr><th colspan="2">区分</th><th>地形</th><th>設計基準交通量（1日につき）</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="3">第1種</td><td>第3級</td><td>平地部</td><td>14,000台</td></tr><tr><td rowspan="2">第4級</td><td>平地部</td><td>13,000台</td></tr><tr><td>山地部</td><td>9,000台</td></tr><tr><td rowspan="3">第3種</td><td>第2級</td><td>平地部</td><td>9,000台</td></tr><tr><td rowspan="2">第3級及び 第4級</td><td>平地部</td><td>8,000台</td></tr><tr><td>山地部</td><td>6,000台</td></tr><tr><td rowspan="3">第4種</td><td>第1級</td><td></td><td>12,000台</td></tr><tr><td>第2級</td><td></td><td>10,000台</td></tr><tr><td>第3級</td><td></td><td>9,000台</td></tr></tbody></table>			区分		地形	設計基準交通量（1日につき）	第1種	第3級	平地部	14,000台	第4級	平地部	13,000台	山地部	9,000台	第3種	第2級	平地部	9,000台	第3級及び 第4級	平地部	8,000台	山地部	6,000台	第4種	第1級		12,000台	第2級		10,000台	第3級		9,000台
	区分		地形	設計基準交通量（1日につき）																															
	第1種	第3級	平地部	14,000台																															
		第4級	平地部	13,000台																															
			山地部	9,000台																															
	第3種	第2級	平地部	9,000台																															
		第3級及び 第4級	平地部	8,000台																															
			山地部	6,000台																															
第4種	第1級		12,000台																																
	第2級		10,000台																																
	第3級		9,000台																																
備考 交差点の多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗ずるものとする。																																			
3 車線の数が4以上である道路の車線の数は、次の表に定める1車線当たりの設計基準交通量に対する計画交通量の割合によって定めること。																																			

区分		地形	1車線当たりの設計基準交通量（1日につき）
第1種	第2級	平地部	12,000台
		山地部	9,000台
	第3級及び第4級	平地部	11,000台
		山地部	8,000台
第2種	第1級		18,000台
	第2級		17,000台
第3種	第2級	平地部	9,000台
		山地部	7,000台
	第3級	平地部	8,000台
		山地部	6,000台
	第4級	山地部	5,000台
第4種	第1級		12,000台
	第2級及び第3級		10,000台
備考 交差点の多い第4種の道路については、この表の1車線当たりの設計基準交通量に0.6を乗ずるものとする。			

- 4 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員は、次の表に定める値とすること。ただし、第1種第2級、第3種第2級及び第4種第1級の道路で交通の状況により必要があるものにあつては0.25メートルを加え、第2種第1級の道路で地形の状況その他の特別の理由があるものにあつては0.25メートルを減ずることができる。

区分		車線の幅員（メートル）
第1種	第2級及び第3級	3.5
	第4級	3.25
第2種	第1級	3.5
	第2級	3.25
第3種	第2級	3.25
	第3級	3
	第4級	2.75
第4種	第1級	3.25
	第2級及び第3級	3

- 5 第3種第5級及び第4種第4級の道路の車道の幅員は、4メートルとすること。ただし、計画交通量が極めて少ない場合で、地形の状況その他の特別の理由があるときは、3メートルとすることができる。

車線の分離等 第1種及び第2種の道路（対向車線を設けない道路を除く。）の車線は、往復の方向別に分離すること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。

- 路肩 1 道路には、車道に接続して路肩を設けること。ただし、停車帯を設ける場合は、この限りでない。  
2 路肩の幅員は、次の表に定める値以上とすること。ただし、地形の状況その他の規則で定める理由がある場合にあつては、規則で定める幅員とすることができる。

区分		路肩の幅員（メートル）
第1種	第2級	2.5
	第3級及び第4級	1.75
第2種	第1級及び第2級	1.25

第3種	第2級から第4級まで	0.75
	第5級	0.5
第4種	第1級から第4級まで	0.5

3 第3種第2級から第4級まで及び第4種の道路で歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）を設けないもの及び歩行者又は自転車の安全を確保するために必要があるものにあつては、前号の規定にかかわらず、路肩の幅員を1メートル以上とすること。

歩道等

- 1 第4種の道路及び自動車又は歩行者の交通量が多い第3種の道路には、その各側に歩道等を設けること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。
- 2 自動車及び自転車の交通量が多い道路で歩道を設けるものには、自転車道を設けることができること。
- 3 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、それ以外の道路にあつては2メートル以上とし、歩行者の交通の状況及び除雪を考慮して定めること。
- 4 自転車歩行者道の幅員は、自転車又は歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、それ以外の道路にあつては3メートル以上とし、自転車及び歩行者の交通の状況並びに除雪を考慮して定めること。
- 5 歩道等（縁石を除く。）の車道（路肩を含む。以下「車道等」という。）に対する高さは、第3種の道路にあつては零センチメートル、第4種の道路にあつては5センチメートル（横断歩道に接続する部分にあつては2センチメートル）を標準とすること。
- 6 乗合自動車の停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とし、乗合自動車が停留しやすいう規則で定める構造とすること。

設計速度

道路（副道を除く。）の設計速度は、次の表の設計速度の欄の左欄に定める値とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、同表の設計速度の欄の右欄に定める値とすることができる。

区分		設計速度（1時間につきキロメートル）	
第1種	第2級	100	80
	第3級	80	60
	第4級	60	50
第2種	第1級	80	60
	第2級	60	50又は40
第3種	第2級	60	50又は40
	第3級	60、50又は40	30
	第4級	50、40又は30	20
	第5級	40、30又は20	
第4種	第1級	60	50又は40
	第2級	60、50又は40	30
	第3級	50、40又は30	20
	第4級	40、30又は20	

屈曲部

- 1 車道の屈曲部は、曲線形とすること。ただし、緩和区間及び規則で定めるところにより設けられる屈曲部については、この限りでない。
- 2 車道の屈曲部のうち緩和区間を除いた部分（以下「車道の曲線部」という。）の中心線の曲線半径（以下「曲線半径」という。）は、次の表の曲線半径の欄の左欄に定める値以上とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある箇所については、同表の曲線半径の欄の右欄に定める値まで縮小することができる。

設計速度（1時間につきキロメートル）	曲線半径（メートル）	
	100	460
80	280	230
60	150	120
50	100	80
40	60	50
30	30	
20	15	

- 3 車道の曲線部（中央帯の側帯及び路肩を含む。）には、曲線半径が極めて大きい場合を除き、設計速度、曲線半径、地形の状況等を勘案し、次の表の最大片勾配の欄に定める値（第3種の道路で自転車道又は自転車歩行者道を設けないものにあつては、6パーセント）以下で適切な値の片勾配を付すること。ただし、第4種の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。

区分	道路の存する地域		最大片勾配（パーセント）
第1種、第2種及び第3種	積雪寒冷地域	積雪寒冷の度がはなはだしい地域	6
		その他の地域	8
	その他の地域		10
第4種			6

- 4 車道の曲線部においては、設計車両及び曲線半径に応じ、車線（車線を有しない道路にあつては、車道）の幅員を適切に拡大すること。ただし、第2種及び第4種の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。
- 5 車道の屈曲部には、緩和区間を設けること。ただし、第4種の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。
- 6 車道の曲線部において片勾配を付し、又は幅員を拡大する場合は、緩和区間においてすりつけをすること。
- 7 緩和区間の長さは、次の表に定める値（前号の規定によるすりつけに必要な長さが同欄に掲げる値を超える場合においては、当該すりつけに必要な長さ）以上とすること。

設計速度（1時間につきキロメートル）	緩和区間の長さ（メートル）
100	85
80	70
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

視距等

- 1 視距は、次の表に定める値以上とすること。

設計速度（1時間につきキロメートル）	視距（メートル）
100	160
80	110
60	75
50	55
40	40

30	30
20	20

- 2 車線の数が2である道路（対向車線を設けない道路を除く。）には、必要に応じ、自動車が追越しを行うのに十分な見通しの確保された区間を設けること。

縦断勾配

車道の縦断勾配は、次の表の縦断勾配の欄の左欄に定める値（道路の存する地域の地形が平地部である第3種の道路にあつては、5パーセント）以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、同表の縦断勾配の欄の右欄に定める値以下とすることができる。

区分	設計速度（1時間につき キロメートル）	縦断勾配（パーセント）	
第1種、第2種及び第3種	100	3	6
	80	4	7
	60	5	8
	50	6	9
	40	7	10
	30	8	11
	20	9	12
第4種	60	5	7
	50	5	8
	40	5	9
	30	5	10
	20	5	11

縦断曲線

- 1 車道の縦断勾配が変移する箇所には、縦断曲線を設けること。  
 2 縦断曲線の半径は、次の表に定める値以上とすること。ただし、設計速度が1時間につき60キロメートルである第4種第1級の道路の凸型曲線にあつては、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、1,000メートルまで縮小することができる。

設計速度（1時間につき キロメートル）	縦断曲線の曲線形	縦断曲線の半径（メートル）
100	凸形曲線	6,500
	凹形曲線	3,000
80	凸形曲線	3,000
	凹形曲線	2,000
60	凸形曲線	1,400
	凹形曲線	1,000
50	凸形曲線	800
	凹形曲線	700
40	凸形曲線及び凹形曲線	450
30	凸形曲線及び凹形曲線	250
20	凸形曲線及び凹形曲線	100

- 3 縦断曲線の長さは、次の表に定める値以上とすること。

設計速度（1時間につき キロメートル）	縦断曲線の長さ（メートル）
100	85
80	70
60	50

		50	40																
		40	35																
		30	25																
		20	20																
舗装	<p>1 車道（中央帯の側帯及び路肩を含む。次号及び横断勾配の項第1号において同じ。） 歩道、自転車歩行者道及び自転車道は、舗装すること。ただし、交通量が極めて少ない場合その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。</p> <p>2 車道の舗装は、計画交通量等を勘案して、自動車の安全かつ円滑な交通を確保することができるよう規則で定める構造とすること。ただし、自動車の交通量が少ない場合その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。</p>																		
横断勾配	<p>1 車道には、片勾配を付する場合を除き、次の表に定める値を標準として横断勾配を付すること。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路面の状況</th> <th>横断勾配（パーセント）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>舗装の項第2号本文に適合する道路</td> <td>1.5以上2以下</td> </tr> <tr> <td>舗装の項第2号本文に適合しない道路</td> <td>3以上5以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 歩道、自転車歩行者道及び自転車道には、2パーセントを標準として横断勾配を付すること。</p>	路面の状況	横断勾配（パーセント）	舗装の項第2号本文に適合する道路	1.5以上2以下	舗装の項第2号本文に適合しない道路	3以上5以下												
路面の状況	横断勾配（パーセント）																		
舗装の項第2号本文に適合する道路	1.5以上2以下																		
舗装の項第2号本文に適合しない道路	3以上5以下																		
合成勾配	<p>1 合成勾配は、次の表に定める値以下とすること。ただし、設計速度が1時間につき30キロメートル以下の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、12.5パーセント以下とすることができる。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>設計速度（1時間につきキロメートル）</th> <th>合成勾配（パーセント）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>80</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td></td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>11.5</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td></td> </tr> <tr> <td>30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>20</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>2 前号の規定にかかわらず、積雪寒冷の度がはなはだしい地域に存する道路の合成勾配は、8パーセント以下とすること。</p>	設計速度（1時間につきキロメートル）	合成勾配（パーセント）	100	10	80	10.5	60		50	11.5	40		30		20			
設計速度（1時間につきキロメートル）	合成勾配（パーセント）																		
100	10																		
80	10.5																		
60																			
50	11.5																		
40																			
30																			
20																			
排水施設	<p>道路には、必要に応じ、側溝、街渠、集水ますその他の適当な排水施設を設けること。</p>																		
道路の交差	<p>1 道路は、駅前広場等特別の箇所を除き、同一箇所において同一平面で5以上交差させないこと。</p> <p>2 道路が同一平面で交差し、又は接続する場合は、必要に応じ、屈折車線、変速車線若しくは交通島を設け、又は隅角部を切り取るとともに、適当な見通しができる構造とすること。</p> <p>3 屈折車線又は変速車線を設ける場合は、当該部分の車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員を、第3種第2級又は第4種第1級の道路にあつては3メートルまで、第3種第3級又は第4種第2級若しくは第3級の道路にあつては2.75メートルまで縮小することができること。</p> <p>4 屈折車線及び変速車線の幅員は、3メートルを標準とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、2.75メートル（大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる右折車線にあつては、2.5メートル）まで縮小することができる。</p> <p>5 屈折車線又は変速車線を設ける場合は、道路の設計速度に応じ、適切にすりつけをする</p>																		

	<p>こと。</p> <p>6 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数が4以上である道路が相互に交差する方式は、立体交差とすること。ただし、交通の状況、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。</p> <p>7 道路を立体交差とする場合は、必要に応じ、交差する道路を相互に連結する道路（以下「連結路」という。）を設けること。この場合において、連結路には、車線等の項から路肩の項まで、設計速度の項、屈曲部の項（第1号及び第4号を除く。）、視距等の項から縦断曲線の項まで及び合成勾配の項の規定は、適用しない。</p> <p>8 鉄道又は新設軌道（以下「鉄道等」という。）と同一平面で交差する道路は、次に定める構造とすること。</p> <p>(1) 交差角は、45度以上とすること。</p> <p>(2) 踏切道の両側からそれぞれ30メートルまでの区間は、踏切道を含めて直線とし、その区間の車道の縦断勾配は、2.5パーセント以下とすること。ただし、自動車の交通量が極めて少ない箇所及び地形の状況その他の特別の理由がある箇所については、この限りでない。</p> <p>(3) 見通し区間の長さは、踏切道における鉄道等の車両の最高速度に応じ、規則で定める値以上とすること。ただし、踏切遮断機その他の保安設備が設置される箇所並びに自動車の交通量及び鉄道等の運転回数が極めて少ない箇所については、この限りでない。</p>
待避所	<p>第3種第5級の道路には、次に定めるところにより、待避所を設けること。ただし、交通に及ぼす支障が少ない道路については、この限りでない。</p> <p>(1) 待避所相互間の距離は、300メートル以内とすること。</p> <p>(2) 待避所相互間の道路の大部分が待避所から見通すことができること。</p> <p>(3) 待避所の長さは、20メートル以上とし、その区間の車道の幅員は、5メートル以上とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、長さを15メートルまで縮小することができる。</p>
交通安全施設	<p>交通事故の防止を図るため必要がある場合は、横断歩道橋、さく、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で規則で定めるものを設けること。</p>

別表第2（第7条関係）

区分	基準
歩道等	<p>1 道路には、歩道等を設けること。ただし、市街化の状況その他の特別の理由がある場合は、歩道等に代えて車道等の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができる。</p> <p>2 歩道の有効幅員（縁石、手すり、路上施設若しくは歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれがある工作物、物件若しくは施設を設置するために必要な幅員又は除雪のために必要な幅員を除いた幅員をいう。以下同じ。）は別表第1の歩道等の項第3号に規定する値以上、自転車歩行者道の有効幅員は同項第4号に規定する値以上とし、当該歩道等の高齢者、障がい者等の交通の状況を考慮して定めること。ただし、市街化の状況その他の特別の理由がある場合は、歩道の有効幅員を1.5メートルまで縮小することができる。</p> <p>3 立体横断施設の項の規定により設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、歩道等の有効幅員を1メートルまで縮小することができること。</p> <p>4 歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とすること。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。</p> <p>5 歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p>

	<p>6 歩道等の縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、8パーセント以下とすることができる。</p> <p>7 歩道等（車両乗入れ部（車両の沿道への出入りの用に供される歩道等の部分をいう。以下同じ。）を除く。）の横断勾配は、1パーセント以下とすること。ただし、第4号ただし書に規定する場合及び地形の状況その他の特別の理由がある場合は、2パーセント以下とすることができる。</p> <p>8 歩道等には、車道等又は自転車道との境界に縁石線を設けること。また、歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは15センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地の利用の状況等を考慮して定めること。</p> <p>9 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合は、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木若しくはさくを設けること。</p> <p>10 歩道等（横断歩道に接続する部分及び縁石を除く。）の車道等に対する高さは、5センチメートルを標準とすること。ただし、乗合自動車の停留所の付近その他の特別の理由がある箇所については、この限りでない。</p> <p>11 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、視覚障がい者の移動等円滑化のために2センチメートルの段差を設けるとともに、車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）が通行しやすいようその一部について段差を設けないことを標準とすること。また、当該段差に接続する歩道等の部分は、車いす使用者が円滑に転回できる構造とすること。</p> <p>12 車両乗入れ部のうち横断勾配が1パーセント（第4号ただし書に規定する場合及び地形の状況その他の特別の理由がある場合は、2パーセント）以下の部分の有効幅員は、2メートル以上とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、1メートル以上とすることができる。</p>
<p>立体横断施設</p>	<p>1 高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に立体横断施設（横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設をいう。以下同じ。）を設ける場合には、エレベーター又は傾斜路を設けること。</p> <p>2 エレベーターは、次に定める構造とすること。</p> <p>(1) かご（人を乗せ昇降する部分をいう。以下同じ。）の内法の幅及び奥行きは、1.5メートル以上とすること。</p> <p>(2) 出入口の有効幅は、90センチメートル以上とすること。</p> <p>(3) かごの内に、車いす使用者が乗降する際に出入口を確認するための鏡を設けること。</p> <p>(4) 出入口の戸にガラスその他これに類するものをはめ込むことにより、かごの外からかごの内が視覚的に確認できる構造とすること。</p> <p>(5) かごの内に手すりを設けること。</p> <p>(6) 出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。</p> <p>(7) かごの内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設けること。</p> <p>(8) かごの内に、かごが到着する階及び出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。</p> <p>(9) 操作盤は、車いす使用者が円滑に操作できる位置に設けること。また、点字を貼り付けること等により視覚障がい者が容易に操作できる構造とすること。</p> <p>(10) 出入口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とすること。</p>

- 3 傾斜路は、次に定める構造とすること。
  - (1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由がある場合は、1メートル以上とすることができる。
  - (2) 縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由がある場合は、8パーセント以下とすることができる。
  - (3) 横断勾配は、設けないこと。
  - (4) 2段式の手すりを両側に設け、その端部の付近には、到達場所を示す点字を貼り付けること。
  - (5) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。
  - (6) 勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比を大きくすること等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。
  - (7) 両側には、立ち上がり部及びさくその他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。
  - (8) 傾斜路の下面の高さが2.5メートル以下の歩道等の部分には、必要に応じ、その部分への進入を防ぐために、さくその他これに類する工作物を設けること。
  - (9) 高さが75センチメートルを超える場合は、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。
- 4 高齢者、障がい者等の交通の状況により必要がある場合は、次に定める構造のエスカレーターを設けること。
  - (1) 上り専用のもので下り専用のをそれぞれ設置すること。
  - (2) 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。
  - (3) 昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。
  - (4) 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比を大きくすること等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。
  - (5) くし板の端部と踏み段の色の輝度比を大きくすること等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。
  - (6) エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等又は通路には、その路面にエスカレーターへの進入の可否を表示すること。
  - (7) 踏み段の有効幅は、1メートル以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合は、60センチメートル以上とすることができる。
- 5 立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造とすること。
  - (1) 有効幅員は、2メートル以上とし、高齢者、障がい者等の通行の状況を考慮して定めること。
  - (2) 縦断勾配及び横断勾配は設けないこと。ただし、構造上の理由がある場合又は路面の排水のために必要な場合は、この限りでない。
  - (3) 第3号(4)、(5)及び(7)の規定に適合すること。
- 6 立体横断施設に設ける階段（その踊場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とすること。
  - (1) 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。
  - (2) 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。
  - (3) 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比を大きくすること等により段を容易に識別できるものとする。
  - (4) 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。
  - (5) 高さが3メートルを超える場合は、その途中に踊場を設けること。

	<p>(6) 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあつては1.2メートル以上、その他の場合にあつては当該階段の幅員の値以上とすること。</p> <p>(7) 第3号(4)、(5)、(7)及び(8)の規定に適合すること。</p>
乗合自動車の停留所	乗合自動車の停留所には、ベンチ及びその上屋を設けること。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。
自動車駐車場	<p>1 自動車駐車場には、障がい者が円滑に利用できる駐車のために供する部分（以下「障がい者用駐車施設」という。）を設けること。</p> <p>2 障がい者用駐車施設の数、は、自動車駐車場の全駐車台数に50分の1を乗じて得た数以上とすること。</p> <p>3 障がい者用駐車施設は、次に定める構造とすること。</p> <p>(1) 当該障がい者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。</p> <p>(2) 有効幅は、3.5メートル以上とすること。</p> <p>(3) 障がい者用である旨を見やすい方法により表示すること。</p> <p>4 自動車駐車場には、障がい者が円滑に利用できる停車のために供する部分（以下「障がい者用停車施設」という。）を設けること。ただし、構造、交通の状況その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。</p> <p>5 障がい者用停車施設は、次に定める構造とすること。</p> <p>(1) 当該障がい者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。</p> <p>(2) 車両への乗降のために供する部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とする等、障がい者が安全かつ円滑に乘降できる構造とすること。</p> <p>(3) 障がい者用である旨を見やすい方法により表示すること。</p> <p>6 自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に定める構造とすること。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口は、この限りでない。</p> <p>(1) 有効幅は、1.2メートル以上とすること。</p> <p>(2) 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p> <p>7 自動車駐車場の歩行者の出入口から障がい者用駐車施設に至る通路及び当該通路と便所との間の通路のうち1以上の通路は、次に定める構造とすること。</p> <p>(1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。</p> <p>(2) 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p> <p>(3) 路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>8 屋外に設けられる自動車駐車場の障がい者用駐車施設、障がい者用停車施設及び前号の通路には、屋根を設けること。</p> <p>9 自動車駐車場に設ける便所は、次に定める構造とすること。</p> <p>(1) 便所（男子用又は女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有する便房を設け、又は高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。</p> <p>(2) 便房又は便所には、高齢者、障がい者等が円滑に利用することができる構造の水栓器具を設けること。</p> <p>(3) (1)及び(2)に定めるもののほか、鳥取県都市公園条例（昭和54年鳥取県条例第31号）別表第2の5の項の規定に適合すること。</p>
その他の施設等	1 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障がい者等が見やすい位置に、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障がい者が日常生活又は社会

生活において利用すると認められる施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるとともに、当該案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障がい者を案内する設備を設けること。

- 2 歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車の停留所及び自動車駐車場の通路には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロック（視覚障がい者に対する誘導又は段差の存在等の警告若しくは注意喚起を行うために路面に敷設されるブロックをいう。以下同じ。）を敷設すること。
- 3 視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比を大きくすること等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とすること。
- 4 視覚障がい者誘導用ブロックには、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障がい者を案内する設備を設けること。
- 5 歩道等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けること。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由がある場合は、この限りでない。
- 6 歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けること。ただし、夜間における当該歩道等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合は、この限りでない。
- 7 乗合自動車の停留所及び自動車駐車場には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けること。ただし、夜間における当該乗合自動車の停留所及び自動車駐車場の路面の照度が十分に確保される場合は、この限りでない。
- 8 歩道等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障がい者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設けること。