

道路工事施行承認に係る審査基準

東 広 島 市

(建設部建設管理課)

平成 2 6 年 4 月

<目次>

第1章 承認工事総則

1	目的	1
2	適用範囲	1
3	審査基準の考え方	1
4	審査に係る参考法令・要領・図書等	2
5	標準処理期間	3
6	不服申立て	3
7	工事担保責任	3
8	承認審査の合議先	3
9	都市計画法の規定による開発行為の許可申請に関連する承認工事	4
10	建築基準法の規定による位置指定道路等の新設に関連する承認工事	4
11	寄付予定地を含む承認工事	4
12	公用廃止に係る承認工事	5
13	交差点協議を伴う承認工事	5
14	他部署が行う道路工事	5
15	申請書の記載方法	5
16	承認書の発行	6
17	その他の注意事項	6
18	根拠法令（概要）	7

第2章 工事種別ごとの細則

1	車両出入口	10
(1)	車両出入口の設置場所について	10
(2)	車両出入口の箇所数について	10
(3)	車両出入口相互の間隔について	10
(4)	車両出入口の幅について	11
(5)	車両出入口の高さについて	11
2	車両出入口の設置に伴う歩道切下げ	12
(1)	歩道切下げ方法について	12
(2)	歩道内に排水施設がある箇所について	12
(3)	既存の車両出入口について	12
(4)	歩道切下げ幅について	12
(5)	連続する歩道切下げについて	13

(6) 歩道切下げ部における歩道縁石構造について	1 3
(7) 車両出入口箇所の舗装について	1 4
(8) 歩道形状別の切下げ構造について	1 5
3 新設道路の接続等に伴う歩道改築	1 9
(1) 道路接続等の方法について	1 9
(2) 横断歩道等に接続する場合の歩道縁石構造について	2 0
(3) 交差点部の歩道切下げ構造について	2 1
4 新設交差点	2 3
(1) 交差点形状等について	2 3
(2) 導流路について	2 3
(3) 道路反射鏡（カーブミラー）の設置について	2 4
(4) 縦断線形について	2 4
(5) 道路標示について	2 4
5 舗装工	2 7
(1) 車道舗装構造について	2 7
(2) 歩道舗装（車両出入口箇所を除く）構造について	2 8
(3) 車両出入口箇所の歩道舗装構造について	2 9
(4) 舗装箇所の付帯施設について	3 0
(5) 部分掘削時の舗装復旧について	3 1
(6) 舗装掘削の制限について	3 1
6 法面切取り、埋立て等	3 1
(1) 道路法面の切取りについて	3 1
(2) 道路法面の埋立てについて	3 1
(3) 法面勾配について	3 2
(4) 法面保護について	3 2
(5) 境界工について	3 2
(6) 排水工について	3 2
7 植栽、伐採等	3 3
(1) 道路法面等の植栽について	3 3
(2) 植樹帯の補植、移植について	3 3
(3) 伐採について	3 3
8 擁壁工	3 3
(1) 安定計算について	3 3
(2) 根入れ深さについて	3 4
(3) コンクリート強度について	3 4

(4) 排水工について	3 4
(5) 付帯工について	3 5
(6) 河川兼用護岸について	3 5
(7) 擁壁工を兼ねる構造物について	3 5
(8) 多段擁壁について	3 5
(9) 嵩上げ工について	3 6
(10) 擁壁設置位置について	3 6
(11) 民地擁壁の根入れ深さについて	3 6
9 防護柵	3 7
(1) 車両用防護柵の設置について	3 7
(2) 歩行者自転車用防護柵の設置について	3 7
(3) その他の設置個所について	3 7
(4) 既設防護柵の撤去について	3 7
(5) 基礎工について	3 8
(6) 遮蔽フェンスの設置について	3 8
10 道路排水施設	3 8
(1) 側溝等について	3 8
(2) 集水桝について	3 9
(3) 蓋掛けについて	4 0
(4) 排水管等の接続について	4 1
(5) 改築同意等について	4 1
11 道路拡幅	4 2
(1) 道路拡幅の幅員について	4 2
(2) 拡幅部分の排水処理について	4 2
(3) 道路拡幅の起終点について	4 2
(4) 道路側溝の蓋掛けによる道路拡幅について	4 2
(5) 道路法面の切取り又は埋立てによる道路拡幅について	4 2
(6) 拡幅部分の寄付について	4 2
(7) 電柱及び道路反射鏡等の移設について	4 2
12 道路縦横断計画	4 3
(1) 道路縦断計画について	4 3
(2) 道路横断計画について	4 3
13 橋梁工	4 3
(1) 橋台等の基礎について	4 3
(2) 河川について	4 3

(3) 橋梁台帳について	4 3
1 4 階段工	4 4
1 5 街路灯の移設	4 4
1 6 交通安全施設	4 4
(1) 視線誘導標	4 4
(2) 反射鈺	4 4
(3) 道路反射鏡	4 4
1 7 既設構造物の撤去	4 4
1 8 調査掘削	4 5
1 9 仮設工	4 5
(1) 防護柵の一時撤去及び復旧	4 5
(2) 歩車道境界ブロックの一時撤去及び復旧	4 5
(3) 仮設敷鉄板について	4 5
附則	4 5
別記様式（道路工事施工承諾書）	4 6
別紙参考資料（①～⑪）	
道路反射鏡構造図（維持課作成）	

第1章 承認工事総則

1 目的

この審査基準は、行政手続法（平成5年法律第88号）第5条及び東広島市行政手続条例（平成10年東広島市条例第1号）第5条に基づき、道路法（昭和27年法律第180号）第24条の承認、同法第91条第1項の許可及び東広島市公共物の管理等に関する条例（平成14年東広島市条例第11号）第4条の許可に係る審査基準を定めることにより、公共物の適正な利用を図り、もって東広島市の安心・安全のまちづくりに寄与することを目的とする。

2 適用範囲

この審査基準の適用範囲は、道路法第2条第1項に規定する道路のうち東広島市が管理する道路（以下「市道」という。）、東広島市公共物の管理等に関する条例第2条第1号に規定する道路（以下「不認定道路」という。）及び道路法第91条で規定される道路予定区域内において、道路管理者以外の者が道路管理者の承認を受けて行う工事又は維持（以下「承認工事」という。）に適用する。ただし、道路の損傷を防止するために必要な砂利又は土砂の局部的補充その他道路の構造に影響を与えない道路の維持については、この限りでない。

3 審査基準の考え方

この審査基準は、各関係法令に従い、かつ次の①～⑪の通達等（別紙参考資料参照）を尊重し、東広島市における道路の実状と過去の審査を踏まえつつ、東広島市（建設管理課）が独自に定めたものである。具体的には、次章の「施工目的ごとの細則」で規定する内容のとおりとする。しかし、一般的な審査基準であるため、全てのケースを網羅しているとはいえない。よって、審査基準外の工種については、次項の「審査に係る参考法令・要領・図書等」を参考として建設管理課及び関係各課において協議し、総合的に判断して承認するものとする。

- ① 道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について（平成6年建設省道政発第49号建設省道路局長通達）
- ② 道路法第24条の規定に基づく承認に係る審査の適切な運用について（平成17年事務連絡国土交通省道路局路政課道路利用調整室課長補佐、企画課課長補佐、国道・防災課課長補佐通知、平成17年事務連絡国土交通省道路局路政課課長補佐、企画課課長補佐通知）
- ③ 歩道の一般的構造に関する基準等について（平成17年国道企第102号・国都街第60号国土交通省都市・地域整備局長道路局長通知、平成17年国道企第102号の

2・国都街第60号の2国土交通省都市・地域整備局長通知)

- ④ 「歩道の一般的構造に関する基準」について（平成17年事務連絡国土交通省道路局企画課課長補佐、路政課課長補佐、国道・防災課課長補佐、地方道・環境課課長補佐、同都市・地域整備局街路課課長補佐、都市計画課課長補佐通知）
- ⑤ 行政手続法の施行に伴う審査基準等の設定について（平成6年事務連絡建設省道路局路政課課長補佐事務連絡）
- ⑥ 広島県地方機関の長に対する事務委任規則の一部改正にともなう委任事務の取り扱いについて（昭和42年広島県土木建築部長通知）
- ⑦ 道路（出入口）の扱いについて（昭和47年広島県土木建築部長通知）
- ⑧ 道路法第24条の承認工事の取り扱いについて（昭和61年広島県土木建築部長通知）
- ⑨ 他の道路との交差に関する取り扱いについて（昭和49年広島県土木建築部長通知）
- ⑩ 宅地等の造成に伴う沿道区域の取締りについて（昭和38年広島県土木建築部長通知）
- ⑪ 道路予定地内の工事等について（昭和41年広島県土木建築部長通知）

4 審査に係る参考法令・要領・図書等

承認工事の審査を行うに当たって参考とする主な法令や要綱、図書等を次に列挙する。ただし、列挙したものは一部であるため、承認工事の内容によっては他の法令や要綱等を参考とすること。

- (1) 道路構造令（昭和45年政令第320号）
- (2) 道路構造令施行規則（昭和46年建設省令第7号）
- (3) 東広島市道路工事施行承認規則（平成24年東広島市規則第56号）
- (4) 東広島市道路構造の技術的基準等を定める条例（平成24年東広島市条例第36号）
- (5) 東広島市道路構造の技術的基準等を定める条例施行規則（平成25年東広島市規則第18号）
- (6) 東広島市バリアフリーのために必要な道路の構造に関する基準を定める条例（平成24年東広島市条例第37号）
- (7) 道路事業設計要領（広島県発行）
- (8) 交通安全事業設計要領（広島県発行）
- (9) 広島県制定土木構造物標準設計図集（広島県発行）
- (10) 東広島市重力式擁壁標準設計図集（東広島市発行）
- (11) 道路協議の基礎知識（広島県警察本部発行）
- (12) 道路構造令の解説と運用（(社)日本道路協会発行）
- (13) 道路土工―各指針（(社)日本道路協会発行）

- (14) 舗装設計施工指針（(社)日本道路協会発行）
- (15) 防護柵の設置基準・同解説（(社)日本道路協会発行）
- (16) 道路橋示方書・同解説―各編（(社)日本道路協会発行）
- (17) 視線誘導標設置基準・同解説（(社)日本道路協会発行）
- (18) 道路反射鏡設置指針（(社)日本道路協会発行）

5 標準処理期間

行政手続法第6条及び東広島市行政手続条例第6条に基づき、次のとおり標準処理期間を定める。なお、建設管理課窓口及びホームページで公開するものとする。

- (1) 申請の受付から承認までの期間は、申請書の必要書類が揃っている前提で、受付から2～3週間とする。なお、東広島市の休日及び補正期間を含まない。
- (2) 申請内容が先例のない場合や、特殊工事等で2～3週間に承認を行うことが困難な場合は、標準処理期間を適用しない。

6 不服申立て

申請者が行う行政庁の処分についての不服申し立ては、行政不服審査法（昭和37年法律第160号）第14条及び第45条に基づき、処分があったことを知った日の翌日から起算して60日以内とする。なお、「処分があったことを知った日」は「承認書を受け取った日」とする。

7 工事担保責任

民法（明治29年法律第89号）第634条の定めるところにより、市が引き渡しを受けた日（工事完了検査日）から2年以内に施工の瑕疵を発見したときは、申請者に対し、相当の期間を定めて修補又は損害賠償の請求ができるものとする。ただし、その瑕疵が重大な過失又は故意により生じた場合は、請求を行うことのできる期間を10年とする。

8 承認審査の合議先

他課の業務に関連する内容を含む承認工事の場合は、関係課に合議し、各課の事務内容と整合を図った後に承認するものとする。ただし、国や県との整合が必要な場合（公安委員会への意見照会を除く。）は、原則申請者において協議させるものとする。なお、主な合議先は次のとおりとする。

- (1) 維持課 全ての承認工事。（道路維持に関与するため、原則全申請を合議する。）
- (2) 開発指導課 都市計画法（昭和43年法律第100号）の規定による開発行為又は宅地造成等規制法（昭和36年法律第191号）に係る許可申請に関連する承認工事。
- (3) 建築指導課 建築基準法（昭和25年法律第201号）の規定による位置指定道路

等の新設に関連する承認工事。

(4) 区画整理課 土地区画整理事業区域内で行う承認工事。

(5) 道路建設課・都市整備課 道路整備工事の区域内で行う承認工事。

(6) 前各号に掲げるもののほか、地区計画区域内で行う承認工事等は、必要に応じて関係担当部署へ合議するものとする。

9 都市計画法の規定による開発行為の許可申請に関連する承認工事

開発行為の許可申請に関連する承認工事の場合は、承認工事の範囲が開発区域の内外に関わらず、道路の機能やその構造等を承認工事申請により審査するものとする。ただし、都市計画法第40条第2項により将来東広島市に帰属される道路（新設道路）については、承認の対象とはしない。それらについては、開発行為の許可申請（都市計画法第32条協議）の審査表に道路管理者としての意見を述べておくこと。

なお、開発行為の許可申請に関連する承認工事申請の処理期間についても、行政手続法第11条第1項又は東広島市行政手続条例第11条第1項の規定により、原則として第5項の標準処理期間とする。しかし、開発許可前に施行承認した場合、その後に土地利用計画内容の変更があった際に付随する承認工事の内容も変更となり、承認工事の変更申請が必要となる可能性がある。よって、同法第11条第2項又は同条例第11条第2項の規定により、申請者の了解を得られたときには、開発行為の許可申請の審査内容と整合が図れた時点からの処理とすることができるものとする。

10 建築基準法の規定による位置指定道路等の新設に関連する承認工事

位置指定道路の新設時に官地（道路敷）を含める場合においては、平成21年11月20日付け「道路位置指定時における官地の取扱いについて」によるものとし、建築指導課への申請内容と整合を図っておくこと。具体的には、管理区分が明確となるよう官民境界に構造物（地先境界ブロック等）を設置し、境界標等で境界を明示すること。また、民地部を東広島市へ寄付する意向がある場合は次項の「寄付予定地を含む承認工事」によるものとする。

11 寄付予定地を含む承認工事

道路寄付予定地を含む承認工事は、原則として土地所有者を申請者とするものとする。ただし、土地所有者の承諾書等により寄付の意向が明らかな場合はこの限りでない。なお、申請図面（平面図、断面図等）には寄付予定区域を明示し、新たに官民境界となる箇所には境界標等で境界を明示すること。

1.2 公用廃止に係る承認工事

公用廃止に伴い代替道路を新設する場合において、その接続部や代替道路の工事を伴う場合は、公用廃止申請と並行して、承認工事申請により道路構造等の審査をするものとする。なお、その場合の代替道路の幅員は、原則として廃止部分の幅員以上かつ1.0m以上とすること。

1.3 交差点協議を伴う承認工事

既存の道路へ新設道路を接続する承認工事又は交差点形状の変更を伴う承認工事で、次のいずれかに該当する場合は、原則として事前に申請者に意見照会の協議書類を作成させ、道路管理者がするものとする。

- (1) 2車線以上である幹線道路との接続の場合
- (2) 横断歩道の設置又は移設が必要となる可能性がある場合
- (3) 信号制御や交通規制等の必要な交差点となる可能性がある場合
- (4) その他特殊な交差点で協議が必要とされる場合

1.4 他部署が行う道路工事

東広島市の道路管理担当部局（建設管理課・維持課）以外の課が公共工事に伴い道路工事を行う場合についても、原則として、当該審査基準に基づき承認工事申請させ、内容を審査するものとする。ただし、道路建設課、都市整備課、区画整理課等が行う道路整備工事についてはこの限りでない。また、国や県が行う土木工事に係る道路工事については、事前の協議により内容を審査するものとする。

1.5 申請書の記載方法

(1) 申請書について

申請書の様式は、平成24年1月10日付け運用「道路工事施行承認申請に係る様式等について」（以下「運用」という。）で定めた「道路工事施行承認申請書」とする。

(2) 申請者について

特に申請者に対する要件はないが、一般的には、道路に面する土地の所有者や請負者等の、土地利用に付随して道路工事を行うことを必要とする者とする。その際、申請者は、工事完了後に第7項の「工事担保責任」を負うこととなるため、必要に応じて事前にその旨を周知しておくこと。

(3) 道路の種類について

市道の場合は市道名、不認定道路のうち農道や林道の場合は農道名又は林道名、その他の場合は「不認定道路」とするものとする。

(4) 工事期間について

工事期間は、開発工事等の他法令に関連した申請の場合であっても、承認工事申請の承認日からの工事期間とするものとする。（開発許可後〇日と記入された申請もあるが、建設管理課で開発許可日は把握していないため、必ず承認工事申請の承認日からの期間とすること。）また、仮設工に伴う承認工事申請においては、原形復旧までの期間を含めた期間とするものとする。なお、承認を受けた工事期間を変更しようとするときは、あらかじめ、運用で定めた「道路工事工期変更届」により工事期間を延長すること。

(5) 費用負担について

工事費用の負担については、全額申請者負担とするものとする。また、将来の維持費用の負担については、公共性のある道路構造物は「東広島市」とし、明らかに公共性がなく、一個人での使用目的が主となる構造物は「申請者負担」とするものとする。

(6) 添付図面について

位置図、平面図、横断面図、構造図（カタログ等でも可）は原則全申請に添付するものとする。その他、縦断面図、交通規制図、構造計算書、流量計算書、同意書、公図の写し等は必要に応じて添付すること。

(7) 施行承認後の承認工事内容の変更について

承認を受けた工事の内容（工期を除く。）を変更しようとするときは、あらかじめ、運用で定めた「道路工事施行変更承認申請書」に前号に掲げる書類のうち当該変更に係るものを添えて、変更申請するものとする。

1.6 承認書の発行

(1) 審査において支障がないと判断された場合は、運用で定めた「道路工事施行承認書」を交付するものとする。

(2) 前項第7号による変更申請があり、これを承認したときは、運用で定めた「道路工事施行変更承認書」を交付するものとする。

(3) 第1号の承認書には、運用で定めた承認条件を付するものとする。また、承認工事内容に応じて条件を追加、変更又は削除すること。

1.7 その他の注意事項

承認工事の審査に当たっては、前項までに掲げるもののほか、次に掲げる事項に注意し、遅滞なくかつ公平に審査するものとする。

(1) 必ず現地調査を行い、申請内容が現地と適合しているかを確認すること。

(2) 申請者に対し、東広島市の公共事業で行う道路工事を超える構造を強制しないこと。

(3) 承認できる工事区域は、原則として東広島市管理の道路区域内とするが、隣接地の構

造が道路の構造上または安全上支障があると判断される場合には、承認条件として付加しておくこと。

- (4) 道路（排水）機能に影響のない構造であることはもちろんであるが、工事完成後に安全に通行できるか（管理上道路瑕疵を問われない構造となっているか）を最優先に審査し、必要であれば反射鏡や転落防止柵等の交通安全施設を設けさせること。
- (5) 道路構造物は官地側に設置すること。また、官民境界線に沿って構造物を設置する場合は、施工後に境界標等で境界を明示させること。なお、官民境界線については、東広島市と官民境界協定を締結した位置とするものとする。ただし、地形の状況その他やむを得ない理由により民地内へ道路構造物を設置する場合においては、隣接土地所有者の承諾書（別記様式）を添付させ、東広島市の管理区域としておくこと。
- (6) 申請図面には、原則として東広島市と官民境界協定を締結した官民境界線を記入しておくものとする。ただし、全申請において官民境界を明確にすることは申請者に対し過度の負担となることから、官民境界線に沿って構造物を設置する場合以外の申請においては道路管理境界線（道路区域）をもって工事承認区域とし、申請図面にも「道路管理境界線」を明記しておくこと。
- (7) 工事箇所には既設の境界杭や境界鋸等があり、施工上やむを得ず外した場合は、施工完了後に復元させること。
- (8) 工事に際して迂回路を設置する場合で、点字ブロック等のある歩道の迂回路を設置する場合は、仮設道にも点字ブロック等を設置し、障害者の通行にも配慮した構造としておくこと。
- (9) 工事に際して通行止め規制を行う場合は、事前に予告看板の設置及び地元への周知を徹底させること。
- (10) 県の管理する河川区域内における承認工事については、河川法の規定による県の許可後に当該申請を承認するものとする。なお、承認工事完了後は速やかに県へ河川占用譲渡申請し、占用者を申請者から東広島市へ変えておくこと。
- (11) 道路反射鏡を新設した場合は、申請者においてカーブミラー台帳の作成及びプレート（維持課にて配布）の貼付けを行うものとする。また、撤去した場合も維持課へ報告して台帳を削除しておくこと。
- (12) 西条駅前地区や東広島駅前地区、東広島ニュータウン地区等の下水道部が管理している雨水管渠においては、接続管までが下水道部の管理となり、道路側溝柵は道路構造物となる。また、その他の地下排水管路（占用管を除く。）については、管渠も全て道路排水施設としての扱いとする。

1 8 根拠法令（概要）

(1) 行政手続法

第5条 行政庁は、審査基準を定めるものとする。

2 行政庁は、審査基準を定めるに当たっては、許認可等の性質に照らしてできる限り具体的なものとしなければならない。

(2) 東広島市行政手続条例

第5条 行政庁は、申請により求められた許認可等をするかどうかをその条例等の定めに従って判断するために必要とされる基準（以下「審査基準」という。）を定めるものとする。

2 行政庁は、審査基準を定めるに当たっては、当該許認可等の性質に照らしてできる限り具体的なものとしなければならない。

(3) 道路法

第24条 道路管理者以外の者は、道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。

第29条 道路の構造は、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない。

第30条

3 市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。（東広島市道路構造の技術的基準等を定める条例）

第57条 道路管理者以外の者の行う道路に関する工事又は道路の維持に要する費用は、道路管理者の承認を受けた者又は道路の維持を行う者が負担しなければならない。

第71条 道路管理者は、この法律又はこの法律に基づく命令の規定によつて与えた許可若しくは承認を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若しくは工事の中止、道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件により生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずることができる。

第87条 道路管理者は、この法律の規定によつてする許可、認可又は承認には、道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を附することができる。

第91条 道路の区域が決定された後道路の供用が開始されるまでの間は、何人も、道路管理者の許可を受けなければ、当該区域内において土地の形質を変更し、工作物を新築し、改築し、増築し、若しくは大修繕し、又は物件を付加増置してはならない。

第96条 処分に不服がある者は、不服申立てをすることができる。

(4) 道路法施行令（昭和27年政令第479号）

第3条 道路の維持で政令で定める（道路管理者の承認が要らない）軽易なものは、道

路の損傷を防止するために必要な砂利又は土砂の局部的補充その他道路の構造に影響を与えない道路の維持とする。

(5) 東広島市公共物の管理等に関する条例

第4条 次の各号に掲げる行為をしようとする者は、市長の許可を受けなければならない。許可を受けた事項を変更しようとするときも同様とする。

- (1) 公共物の敷地又は公共物である河川の水面を占有すること。
- (2) 公共物の敷地内において工作物を新築し、改築し、又は除却すること。
- (3) 公共物の敷地内において掘削、盛土、切土その他土地の形状の変更をすること。
- (4) 公共物の敷地内において土石、砂れき、竹木その他の産出物を採取すること。

※ 詳細については、各法令の原文を参照すること。

第2章 工事種別ごとの細則

1 車両出入口

(1) 車両出入口の設置場所について

車両出入口は、通行車両及び歩道における歩行者のスムーズな通行に支障を与えるものであることから、土地利用計画その他周辺の状況に照らして必要と認められる最小限の範囲とするものとする。原則として、道路に面した民地側に駐車場、その他自動車の保管場所がある箇所であって、次に掲げる場所以外に設けるものとする。ただし、民家等にその家屋所有者の自家用車が出入りする場合であって、自動車の出入りの回数が少なく、交通安全上特に支障がないと認められる場合には、イからエ及びキは適用しないことができるものとする。

ア 横断歩道及び前後5 m以内の部分。

イ トンネルの前後各50 m以内の部分。

ウ バス停留所の中、ただし停留所を表示する標柱又は標示板のみの場合は、その位置から各10 m以内の部分。

エ 地下道の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5 m以内の部分。

オ 総幅員7 m以上の道路の交差点において、交差点内及び交差点の側端（巻込み又は隅切りの終端部。以下同じ。）から5 m以内の部分。ただし、T字型交差点のつきあたりの部分を除く。

カ 総幅員7 m未満の道路の交差点において、交差点内及び交差点の側端から2 m以内の部分。

キ バス停車帯の部分。

ク 橋の部分。

ケ 防護柵及び車止めの設置されている部分、ただし交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く。

コ 交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所、ただし道路管理者及び占有者が移転を認めた場合は除く。

(2) 車両出入口の箇所数について

車両出入口の箇所は、原則として出入対象施設について1路線あたり1箇所とする。ただし、出入口を分離する必要がある施設等特別の理由がある場合は、1路線あたり2箇所まで設置することができる。その場合においては、施設敷地内に出入口を表示する看板や路面標示を設け、出入口の別を明確にしておくこと。なお、当該表示施設は敷地計画図に明示しておくこと。

(3) 車両出入口相互の間隔について

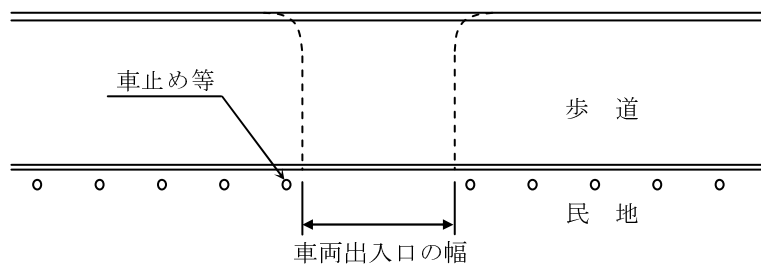
車両出入口相互の間隔は、2 m以上を標準とする。ただし、建物が隣接する地域等で

特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(4) 車両出入口の幅について

車両出入口の幅は、次の表の値を標準とする。ただし、戸建住宅や店舗駐車場等で、道路から直接駐車する形状の乗用、小型貨物自動車の駐車場においては、次の表の値に車両1台あたり2mを加算した幅を参考とし、駐車場配置計画図により必要最低限の幅とすることができる。

区 分	車両出入口の幅	備考
乗用、小型貨物自動車 (最大積載量3 t 以下)	4 . 0 m	—
普通貨物自動車等 (最大積載量3 t 超～6 . 5 t 以下)	8 . 0 m	—
大型及び中型貨物自動車等 (最大積載量6 . 5 t 超)	1 2 . 0 m	要軌跡図



※1 大型自動車の出入口の幅を決定する場合は、軌跡図によりその必要性及び最低幅を確認すること。

※2 道路から直接駐車する形状の普通自動車の駐車場において、出入口の幅が12mを越える場合は、中間にポストコーンを設置するなど、できる限り1区間が12m以内となるような措置を講ずること。

※3 車両出入口以外の場所から道路へ車両が出入りするおそれのある場合は、民地内に車止めを設置するなどの措置を講ずること。

※4 その他、特殊な箇所については、別途協議のこと。

(5) 車両出入口の高さについて

車両出入口を設置する際に道路高と民地高が異なる場合は、原則として民地において高さを調整するものとし、道路高は変えないこと。

2 車両出入口の設置に伴う歩道切下げ

(1) 歩道切下げ方法について

歩道がある箇所に車両出入口を設置しようとする場合は、車両出入口の設置場所等については前項の規定によるものとし、当該出入口の歩道の切下げ部分は、原則として歩道面に1 m以上の平坦部分（横断勾配2 %を標準とする部分）を、歩道を分断することなく連続して設けるものとする。なお、歩道の幅員が十分確保される場合には、車いす使用者の円滑なすれ違いを考慮して、当該平坦部分を2 m以上確保するよう努めるものとする。

(2) 歩道内に排水施設がある箇所について

車両出入口を設置しようとする歩道内に側溝等の排水施設がある箇所においては、排水機能に影響のない構造とするものとする。また、当該排水施設が車両荷重を考慮していない側溝及び蓋掛けの場合は、車両荷重に耐えるものに改築又は交換すること。

(3) 既存の車両出入口について

既存の車両出入口を廃止し、新たにそれと一部重複する箇所又は異なる箇所に車両出入口を新設する場合は、必要のなくなった既存の車両出入口部分を、切下げ構造から通常の歩道構造に復旧するものとする。

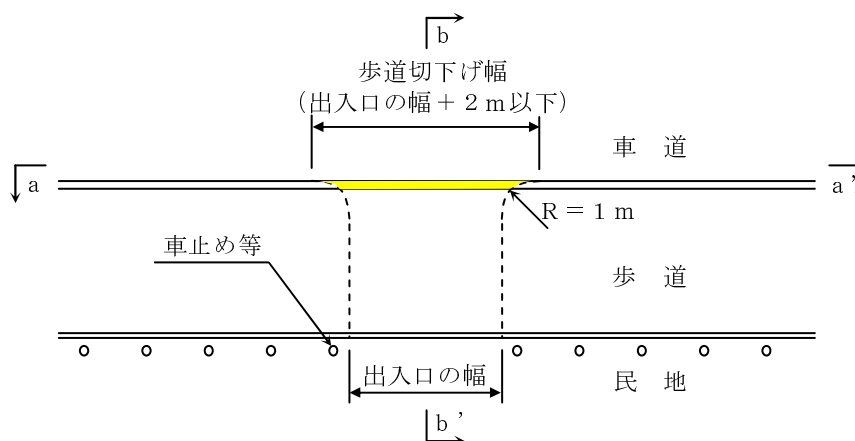
(4) 歩道切下げ幅について

車両出入口の設置に伴う歩車道境界ブロックの切下げ幅は、前項第4号の「車両出入口の幅について」で規定した出入口の幅に両側の巻込み $R = 1\text{ m}$ （合計2 m）を加算した幅以下とすることができる。なお、切下げ両端の歩車道境界ブロック上に反射鋲（高ブロック区間が短くなる箇所においては低タイプのポストコーン等）を設置し、出入口の位置を明確にしておくこと。（図－1）

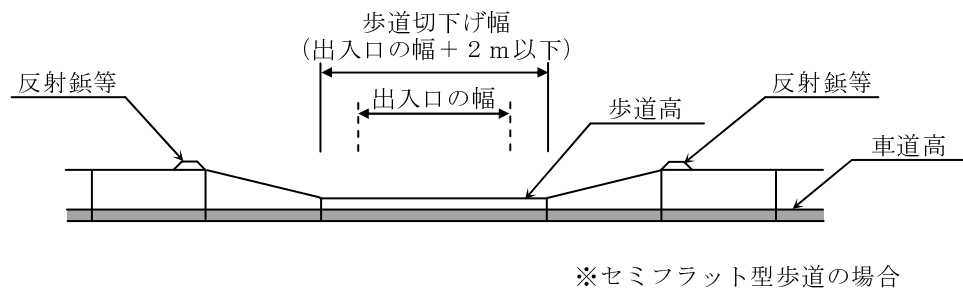
また、切下げ幅が10 mを超える場合においては、軌跡図によりその必要性及び最低幅を確認すること。

図－1

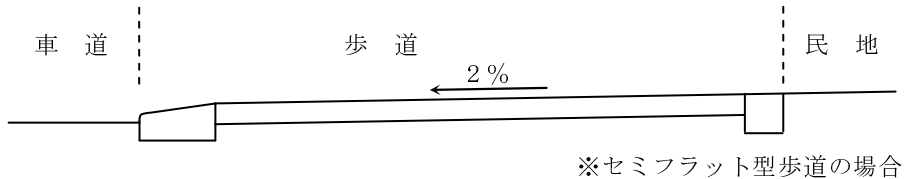
平面図



a - a' 正面図



b - b' 断面図



(5) 連続する歩道切下げについて

建物が隣接する地域において、前号の「歩道切下げ幅について」で規定した幅を切下げることにより、隣接する車両出入口間の高ブロック区間がやむを得ず1.2 m（縁石2個分）未満となる場合は、連続して切下げできるものとする。ただし、できる限り車両が縦断的に歩道を通行できないような措置を講ずること。

(6) 歩道切下げ部における歩道縁石構造について

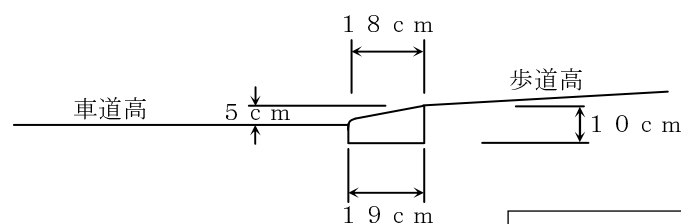
歩道切下げ部における歩車道の段差は5 c m（フラット型歩道の場合にあっては2 c m）を標準とし、歩道形状に応じて次に掲げる構造とするものとする。なお、縁石が組み合わせL型側溝となっている場合は、排水が歩道内に流入しないよう留意すること。

ア マウンドアップ型（セミフラット型）歩道の切下げの場合

縁石の破損を防止するため、衝突衝撃の少ない低タイプの特種縁石を標準として使用するものとする。（図－2）また、車道高と歩道高の高低差が大きい場合においては、高タイプの特種縁石を標準として使用するものとする。（図－3）なお、既設縁石との整合を図る場合など、やむを得ず普通タイプの縁石を使用する場合においては、縁石の破損を防止するために標準タイプの縁石を使用することとし、歩車道の段差は既設縁石の段差と整合（ただし2 c m以上）させるものとする。（図－4）

図－2

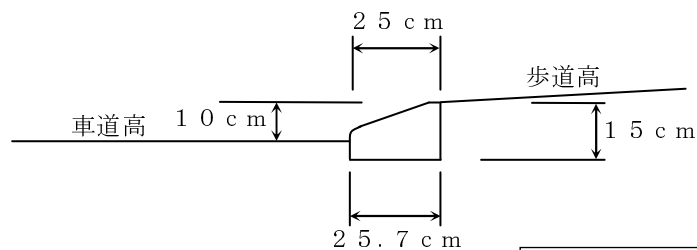
○特殊縁石（低タイプ）



※基礎については別途考慮のこと。

図－ 3

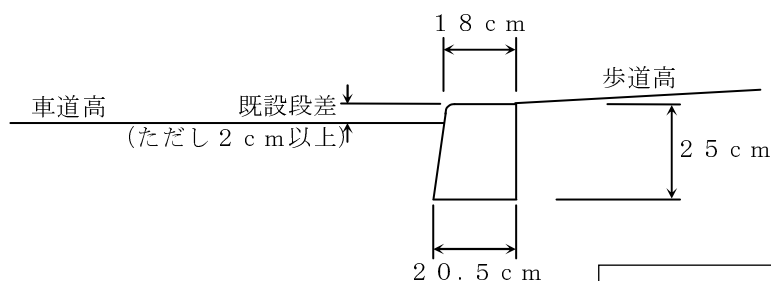
○特殊縁石（高タイプ）



※基礎については別途考慮のこと。

図－ 4

○普通縁石（片面Rタイプ）



※基礎については別途考慮のこと。

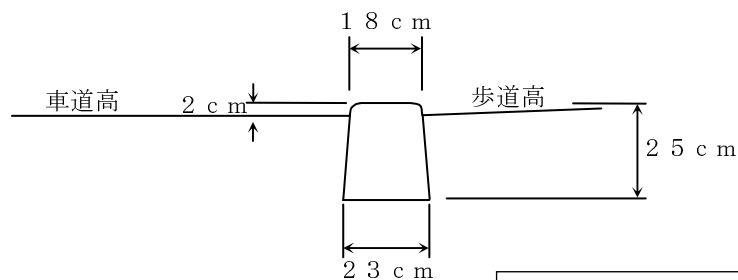
イ フラット型歩道の切下げの場合

縁石の破損を防止するため、普通タイプの縁石を標準として使用するものとする。

(図－ 5)

図－ 5

○ 普通縁石（両面Rタイプ）



※基礎については別途考慮のこと。

(7) 車両出入口箇所の舗装について

車両出入口を新設する箇所においては、歩道内のうち車両の通行が見込まれる区域の舗装を車道対応舗装に打換えるものとする。なお、舗装構成については第5項の「舗装工」の規定に、舗装区域については次号の「歩道形状別の切下げ構造について」の規定

によるものとする。また、視覚障害者誘導用ブロックが設置してある路線においては、工事施工中に視覚障害者誘導用ブロックの移設又はその他の措置を講じ、舗装完了後に機能復旧すること。

(8) 歩道形状別の切下げ構造について

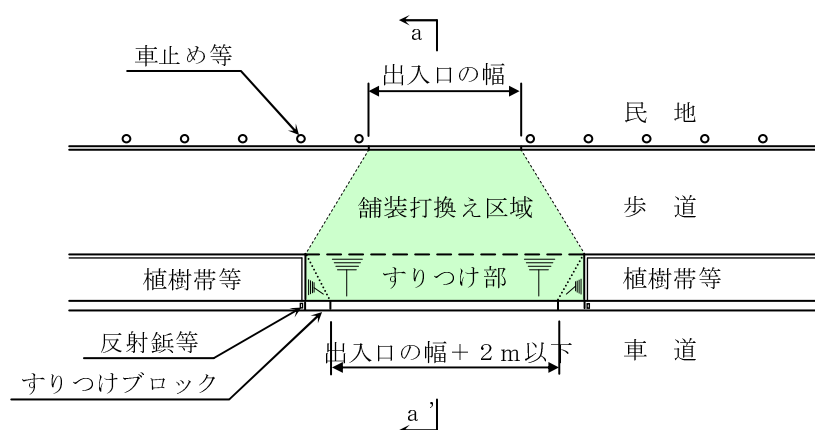
ア マウンドアップ型歩道の切下げ

(ア) 植樹帯等のある歩道の場合

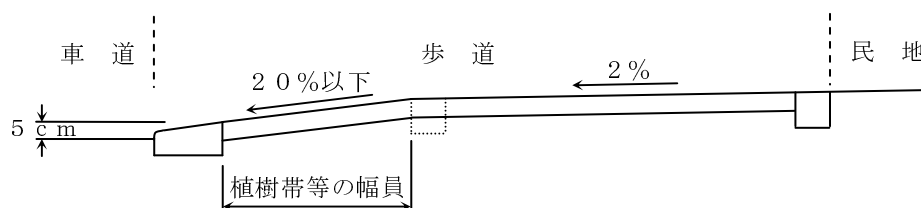
植樹帯等（路上施設帯を含む。）がある場合には、当該歩道の連続的な平坦性を確保するために、当該植樹帯等の幅員内ですりつけ（すりつけ部の横断勾配は20%以下）を行い、歩道の幅員内にはすりつけのための縦断勾配、横断勾配又は段差を設けないものとする。この場合においては図－6の構造を標準とする。

図－6

平面図



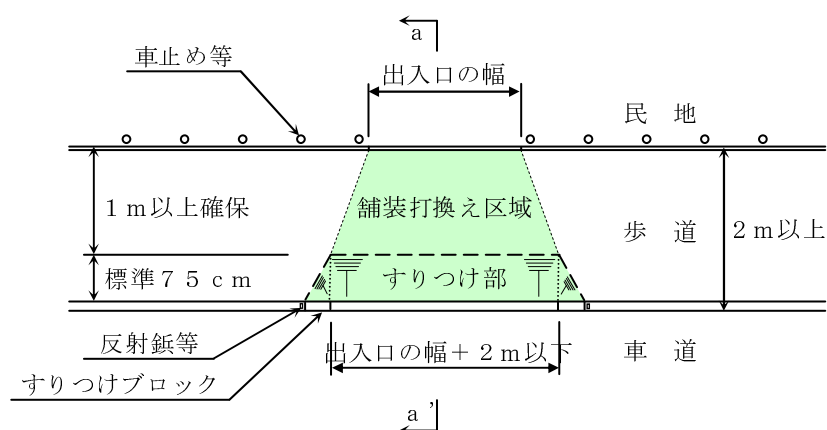
a - a' 断面図



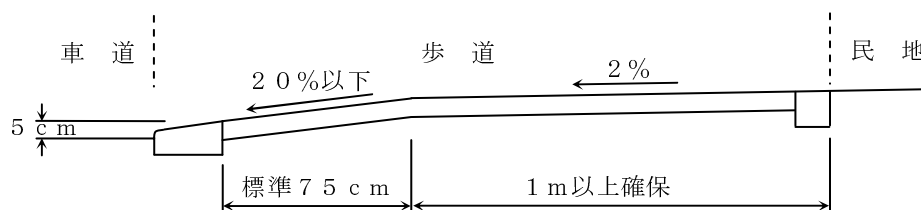
(イ) 歩道幅員が2 m以上の場合

植樹帯等がなく、歩道幅員が2 m以上である歩道の場合には、すりつけ部の長さを道路の横断方向に75 cm（すりつけ部の横断勾配は20%以下）とすることを標準とし、当該歩道の平坦部分を1 m以上確保すること。この場合においては図－7の構造を標準とする。

図－ 7
平面図



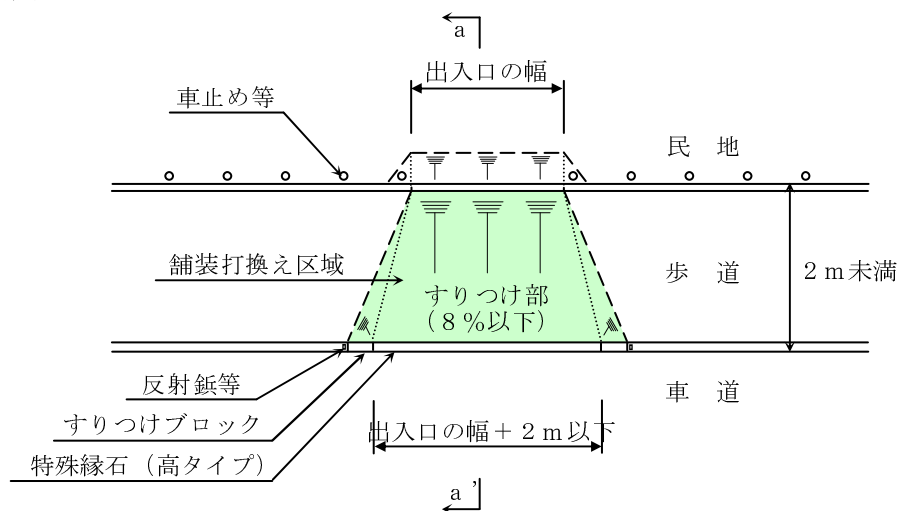
a - a' 断面図



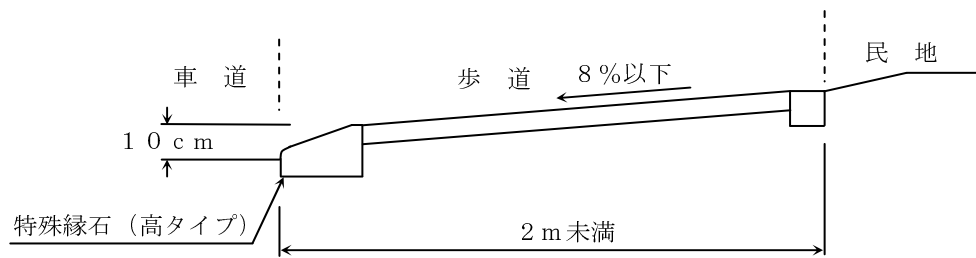
(ウ) 歩道幅員が 2 m 未満の場合

歩道幅員が 2 m 未満である歩道の場合には、原則として全面切下げとする。（構造については(エ)の「全面切下げの場合」による。）ただし、民地側の構造等によりやむを得ず全面切下げができない場合は、高タイプの特殊縁石等により、可能な限り横断勾配を 8 % 以下となるようにしてすりつけるものとする。（図－ 8）

図－ 8
平面図



a - a' 断面図

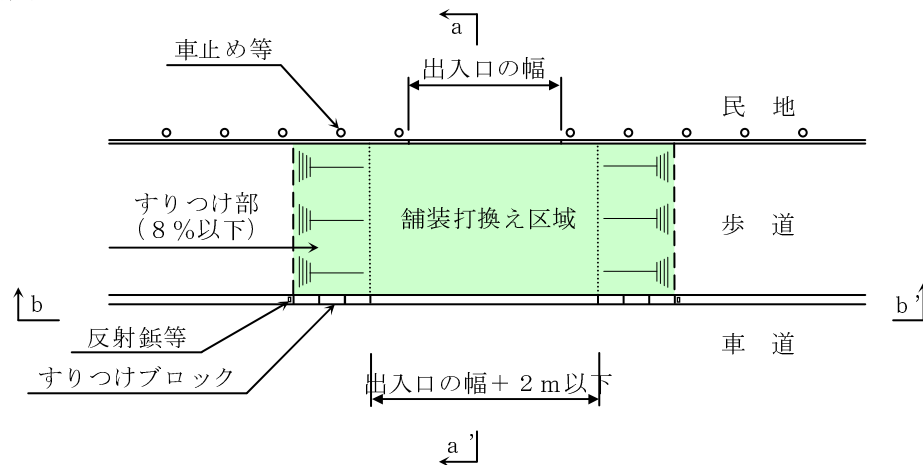


(エ) 全面切下げの場合

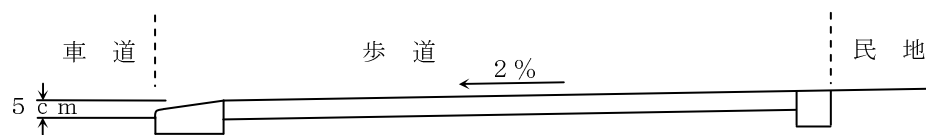
歩道の幅員が狭く上記(ア)～(ウ)の構造によるすりつけができない場合、又は車道と民地の高低差が小さい場合には、車両出入口部の歩道を全面切下げて、縦断勾配を8%以下ですりつけるものとする。この場合においては図－9の構造を標準とする。また、隣接する切下げ部分との間隔が狭く、マウンドアップ区間（すりつけ部を除く）の延長が2 m未満となる場合においては、隣接する車両出入口と一体的に歩道面の切下げを行い、セミフラット型の歩道としておくこと。（図－10）

図－9

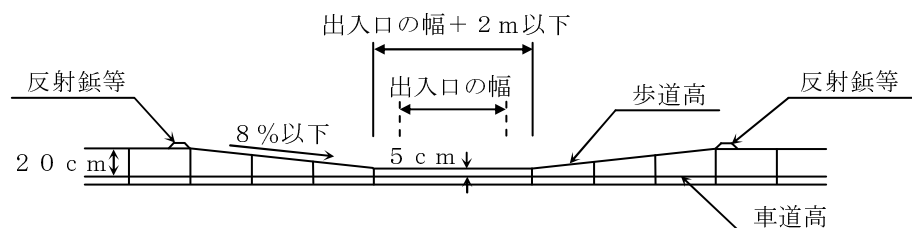
平面図



a - a' 断面図

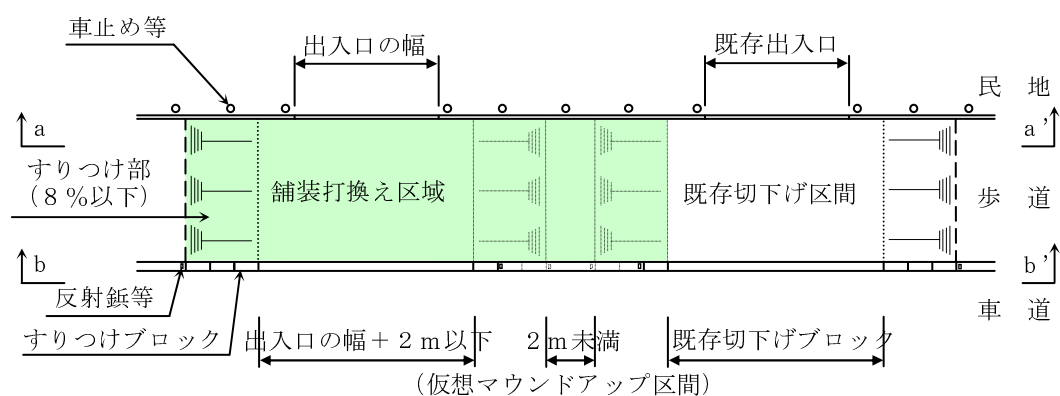


b - b' 正面図

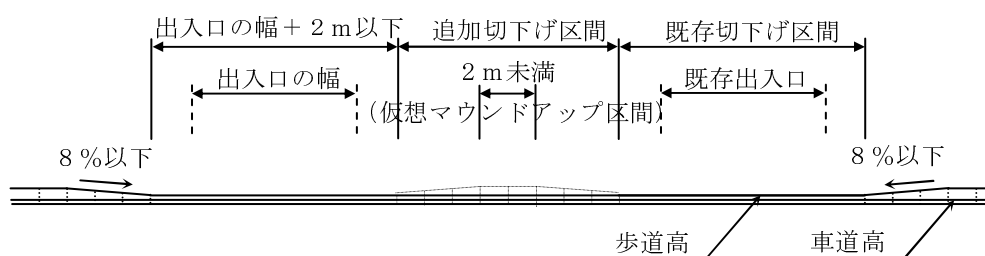


図－１０

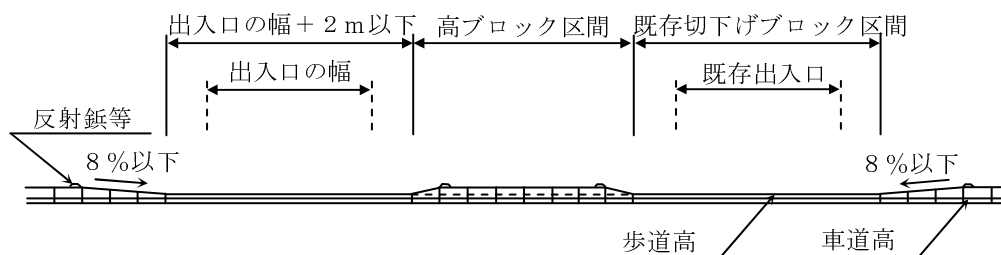
平面図



a - a' 断面図



b - b' 正面図

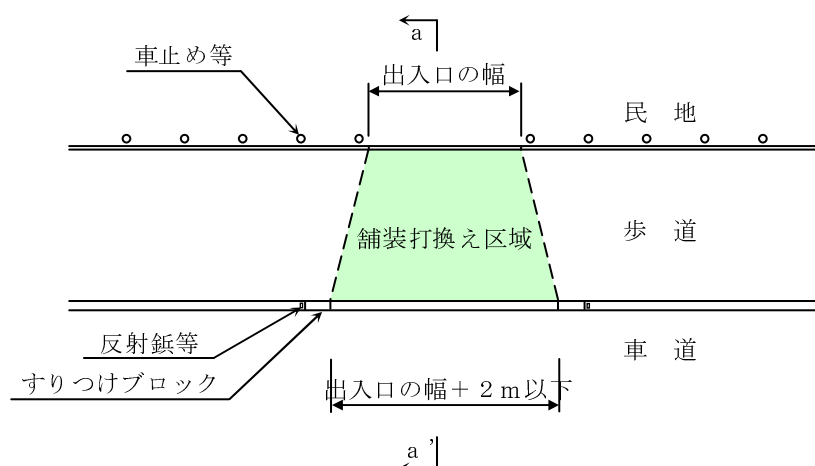


イ フラット型（セミフラット型）歩道の切下げ

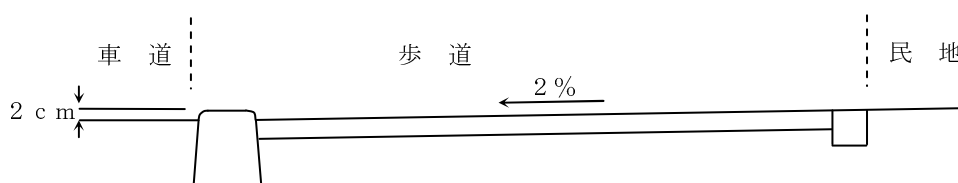
歩道形状がフラット型又はセミフラット型の場合は、歩車道境界ブロックの切下げとし、歩道高は変更しないものとする。この場合においては図－１１の構造を標準とする。この場合において、切下げようとする部分に水抜きタイプ等の歩車道境界ブロックがある場合は、当該ブロックを切下げ部以外に移設し、歩道内の排水機能を損なわないようにすること。また、フラット型歩道において、縁石が組み合わせL型側溝となっている場合は、排水が歩道内に流入しないよう留意すること。

図－ 1 1

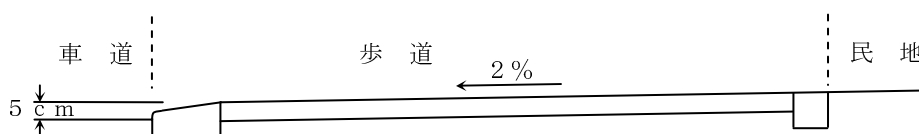
平面図



a - a' 断面図（フラット型歩道の場合）



a - a' 断面図（セミフラット型歩道の場合）

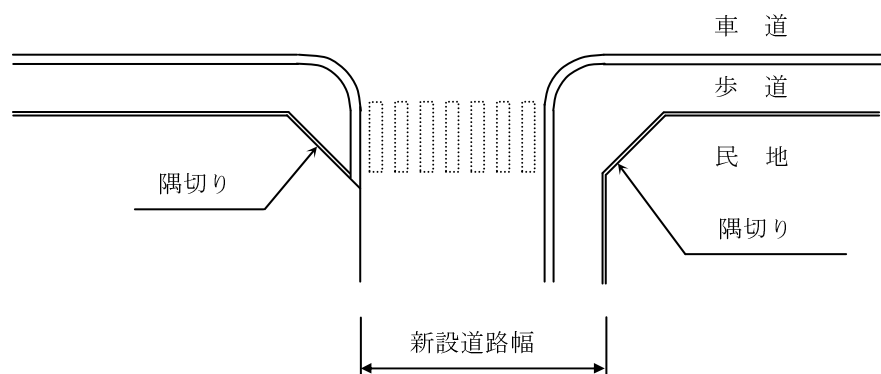


3 新設道路の接続等に伴う歩道改築

(1) 道路接続等の方法について

宅地造成等によって歩道がある道路に新設道路を接続する場合（道路延長の短い私道の接続、歩行者の通行が主となる路線、その他交通に支障となる場合は前項の「車両出入口の設置に伴う歩道切下げ」の規定による。）は、歩道を巻込む交差点形状とするものとする。その場合においては、歩道内に歩行者溜まり及び見通し確保のための隅切りを設けること。（図－ 1 2）ただし、地形の状況その他特別な理由により隅切りを設けることが困難な場合においては、反射鏡等により見通しを確保すること。なお、交差点の形状等については、次項の「新設交差点」の規定によるものとする。

図－１２



(2) 横断歩道等に接続する場合の歩道縁石構造について

歩行者が横断歩道等に円滑に通行できるように歩道を切下げるものとし、歩車道の段差は車椅子使用者が通行でき、かつ、視覚障害者が歩車道境界部を白杖や足により容易に認知できるよう、普通縁石では高さ 2 c m、特殊縁石では 1 c m（歩車道の高低差は 3 c m）を標準とする。なお、縁石が組み合わせ L 型側溝となっている場合は、排水が歩道内に流入しないよう留意すること。

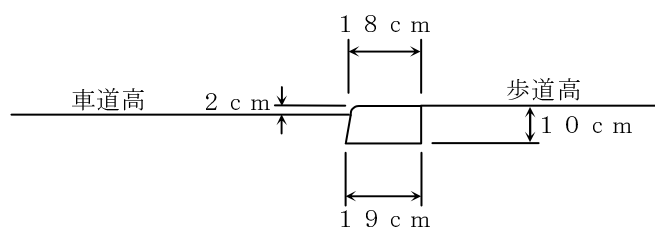
ア マウンドアップ型（セミフラット型）歩道の切下げの場合

低タイプの普通縁石、又は低タイプの特殊縁石を標準として使用するものとする。

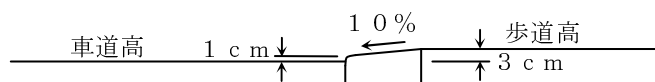
(図－１３)

図－１３

○普通縁石（片面 R タイプ）



○特殊縁石（低タイプ）



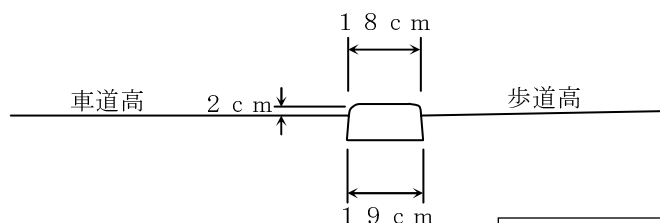
※基礎については別途考慮のこと。

イ フラット型歩道の切下げの場合

低タイプの普通縁石を標準として使用するものとする。（図－１４）

図－１４

○ 普通縁石（両面Ｒタイプ）



※基礎については別途考慮のこと。

(3) 交差点部の歩道切下げ構造について

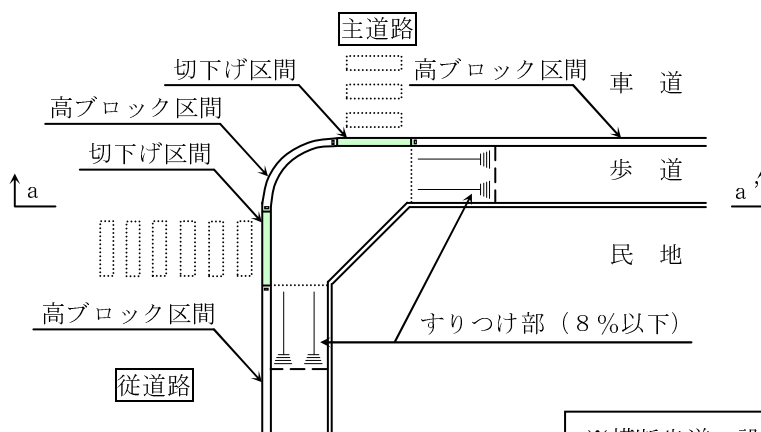
マウンドアップ型歩道における交差点部の歩道の切下げは、歩道面の縦断勾配を８％以下ですりつけるものとし、切下げ位置等は次に掲げる構造とすること。

ア 主・従道路共に横断歩道等に接続される場合

歩道面は横断歩道等の区間までに切下げるものとする。また、歩車道境界ブロックの切下げは、横断歩道等の区間のみとすること。（図－１５）

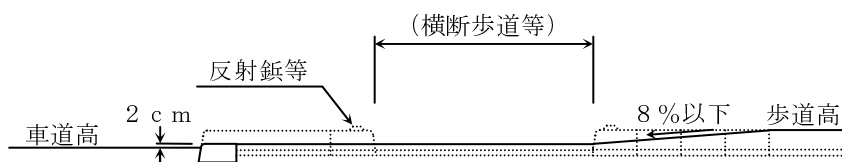
図－１５

平面図



※横断歩道の設置については、公安委員会への意見照会による。

a－a' 断面図

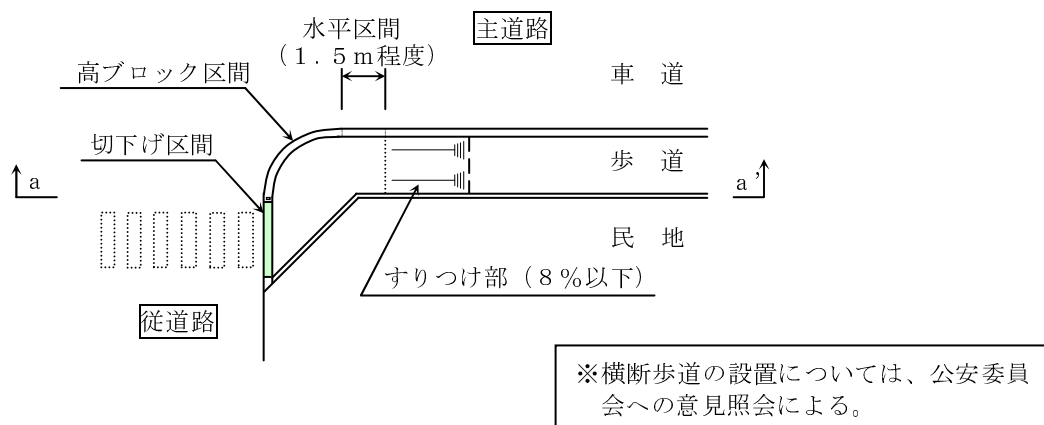


イ 従道路のみ横断歩道等に接続される場合

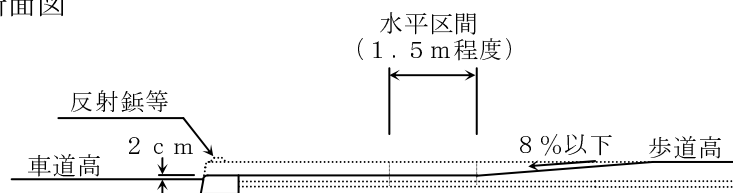
歩道面は巻込み部までに切下げるものとし、できる限り切下げ端部から巻込み部までに1.5m程度の水平区間を設けることが望ましい。また、歩車道境界ブロックの切下げは、横断歩道等の区間のみとすること。（図－16）

図－16

平面図



a - a' 断面図

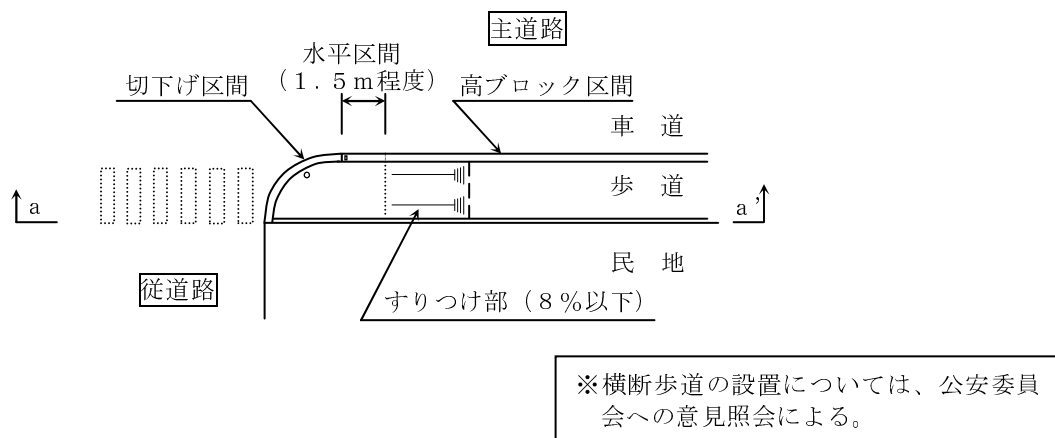


ウ 従道路のみ横断歩道等が設置される場合（隅切りが設置できない場合）

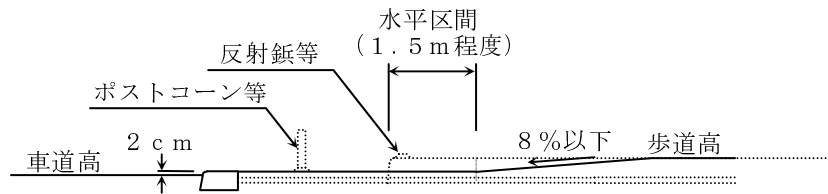
歩道面は巻込み部までに切下げるものとし、できる限り切下げ端部から巻込み部までに1.5m程度の水平区間を設けることが望ましい。また、歩車道境界ブロックの切下げは、巻込み部のみとすること。この場合において、巻込み部に自動車が増上（あが）りおそれのある場合は、必要に応じてポストコーンを設置する等の措置を講ずること。（図－17）

図－17

平面図



a - a' 断面図



4 新設交差点

平面交差点の新設を伴う承認工事に当たっては、交差点形状、枝数、交差角、交差点間隔等の基本的形態を考慮したものとする。また、前章第13項の「交差点協議を伴う承認工事」で掲げた交差点に該当する場合においては、公安委員会への意見照会により形状等を決定するものとする。

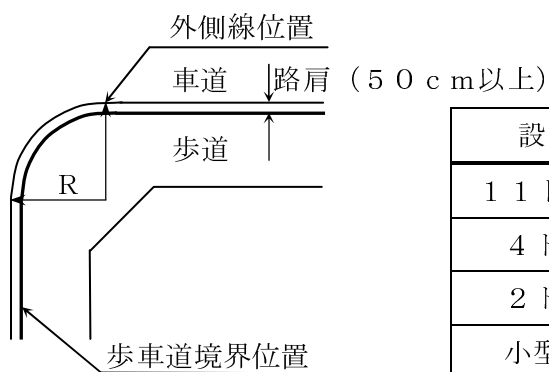
(1) 交差点形状等について

新設交差点の形状については、主道路が右左折となるような変則交差や、くい違い交差等の変則交差は避け、交差角はできるだけ直角に近い角度で接続するものとする。また、やむを得ず交差角が大きくなる場合においては、外側線により、できるだけ直角に近い形状で接続させるようにすること。

(2) 導流路について

新設道路の接続に当たっては、原則として導流路設計（通常は三心円による設計）に対応した構造とするものとするが、左折導流路については特に大型の車両が多い道路を除き、次の図-18に掲げた参考最小隅切り半径（R）を用いてもよい。ただし、歩道の無い都市部の道路（第4種道路）及び都市計画法に基づく開発道路の新設や建築基準法に基づく位置指定道路の新設の場合は、それぞれ各法令等に規定した隅切りを設置することにより当該導流路を確保したものとする。なお、歩道の隅切り形状に関しては、前項第1号の「道路接続等の方法について」の規定によるものとする。

図-18



設計車両	参考最小隅切り半径（R）
11トン貨物	10.0 m
4トン貨物	7.5 m
2トン貨物	5.0 m
小型自動車	3.5 m

(3) 道路反射鏡（カーブミラー）の設置について

交差する道路との見通しが悪い場合又はやむを得ず前号で規定する導流路が確保できない場合にあっては、道路反射鏡により視距を確保するものとする。なお、設置の詳細に関しては、第16項第3号の「道路反射鏡」の規定によるものとする。

(4) 縦断線形について

交差点取付け部の縦断勾配は、車両の停止発進の効率や確実さ及び安全性を考慮して、可能な限り長い区間を2.5%以下の緩勾配とするものとする。

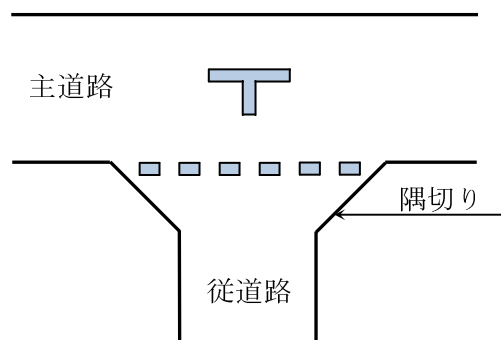
(5) 道路標示について

新設交差点で優先道路を明確にする必要があるなど、車両の通行区分等を明確にする必要がある場合においては、次に掲げる箇所に応じて、外側線、交差点クロスマーク、ドットライン、ゼブラ処理等の道路標示を設置するものとする。この場合においては、必要に応じて事前に警察と協議しておくこと。

ア 外側線のない道路へ接続する場合

新設交差点で優先道路を明確にする必要がある場合にあっては、主道路を通行する車両に対して交差点位置を明確化するため、原則として交差点の中心点の位置に交差点クロスマーク、従道路終点部にドットラインを設置するものとする。（図－19）また、交差角が大きく、交差点内が広くなる場合においては、必要に応じてゼブラ処理等で対処しておくこと。

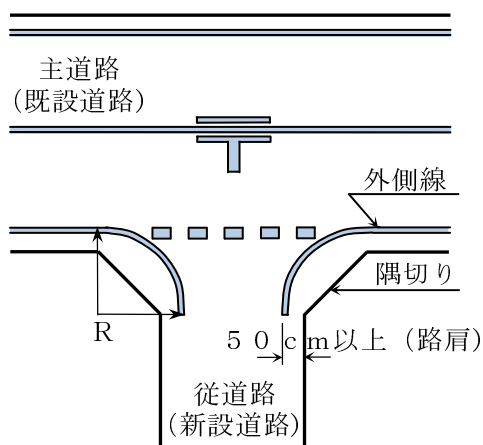
図－19



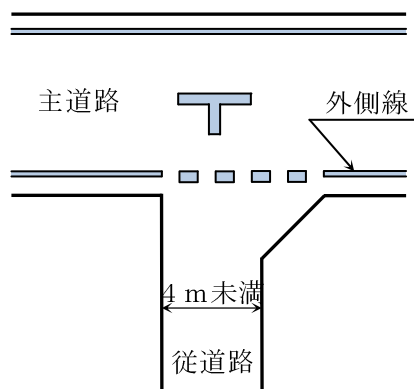
イ 外側線のある道路へ接続する場合

外側線のある道路へ新設道路を接続させる場合にあっては、既設道路を主道路として、従道路（新設道路）側へ外側線を巻込むものとする。この場合においても、原則として交差点の中心点の位置に交差点クロスマーク、従道路終点部にドットラインを設置するものとする。（図－20）ただし、従道路の幅員が4m未満の場合や、導流路（隅切り）が無い場合においては、外側線の延長線上にドットラインを設置すること。（図－21）

図－ 2 0



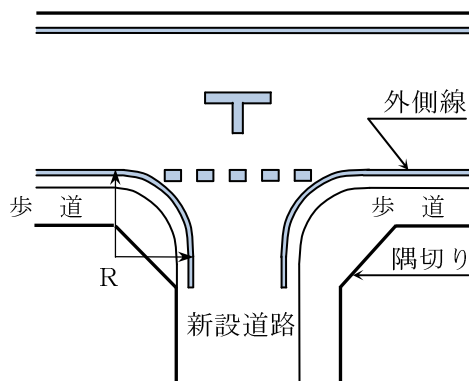
図－ 2 1



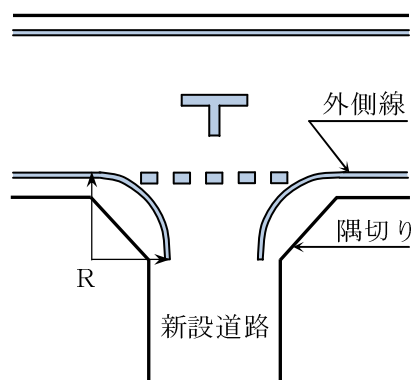
ウ 外側線の巻込み半径について

新設交差点で外側線を巻込む場合においては、原則として第2号で規定した導流路に沿って外側線を設置するものとする。ただし、隅切りを設置した場合においては、図－18に掲げた参考最小隅切り半径（R）を参考として設置するものとする。（図－22）また、交差角が大きい交差点においても、できるだけ直角に近い形状で接続し、残地部分はゼブラ処理しておくこと。（図－23）

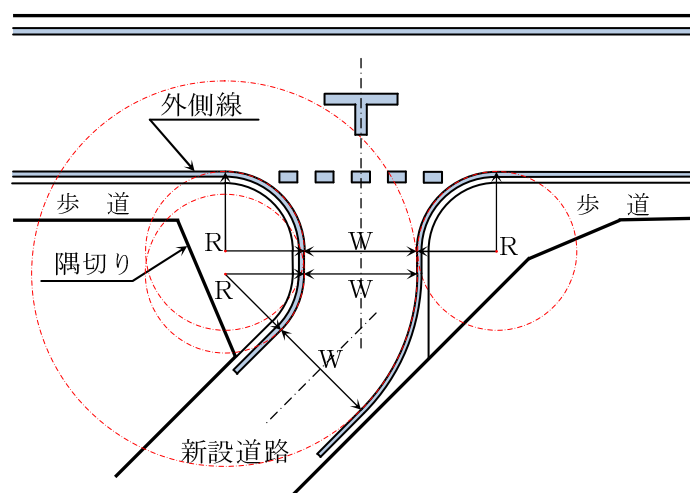
図－ 2 2 （歩道あり）



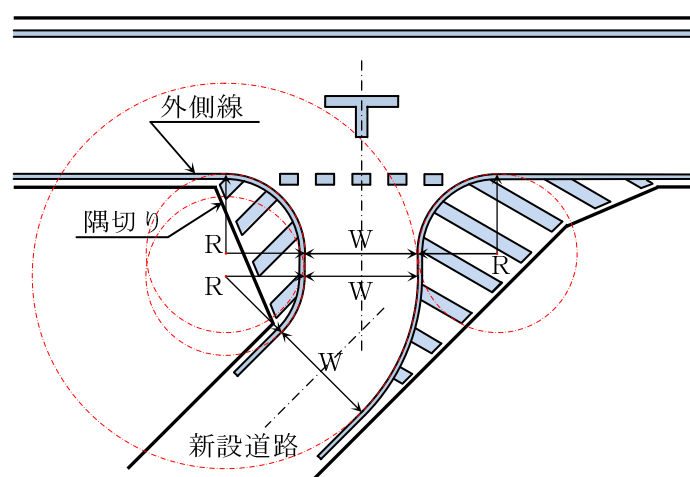
図－２２（歩道なし）



図－２３（歩道あり）



図－２３（歩道なし）



5 舗装工

道路の舗装については、次に掲げる構造を標準とする。ただし、現場試験等により別途舗装構成を検討した場合や道路改良等により舗装構成が明確な場合においては、この限りでない。また、掘削時に既設舗装に安定処理層等があることが判明した場合は、既設の舗装と同様の舗装構成に変更すること。

(1) 車道舗装構造について

ア アスファルト舗装

(ア) 1車線道路で大型車両の通行が少ない車道の場合

表層（密粒度アスファルト 20） 5 c m
上層路盤（粒度調整碎石 RM 30） 10 c m
下層路盤（切込碎石 RC 40） 15 c m

(イ) 車線が2車線以上の道路及び大型車両の通行が主となる車道の場合

表層（密粒度アスファルト 20） 5 c m
基層（粗粒度アスファルト 20） 5 c m
上層路盤（粒度調整碎石 RM 30） 10 c m
下層路盤（切込碎石 RC 40） 15 c m

イ コンクリート舗装

(ア) 1車線道路で大型車の通行が少ない車道の場合

表層（コンクリート 18 N/m ² ） 15 c m
路盤（切込碎石 RC 40） 20 c m

※目地を 5 m 間隔に設けること。

(イ) 車線が2車線以上の道路及び大型車両の通行が主となる車道の場合

表層（コンクリート 21 N/m ² ） 25 c m
路盤（切込碎石 RC 40） 15 c m

鉄網（D 6）

※表面から表層厚のほぼ 1 / 3 の位置に鉄網（D 6）を入れること。

※目地を 10 m 間隔に設けること。

ウ インターロッキング舗装（排水性・透水性を除く）

(ア) 1車線道路で大型車の通行が少ない車道の場合

インターロッキングブロック 8 c m	敷砂層 2 c m
上層路盤（粒度調整碎石 R M 3 0） 1 0 c m	
下層路盤（切込碎石 R C 4 0） 1 5 c m	

(イ) 車線が2車線以上の道路及び大型車両の通行が主となる車道の場合

インターロッキングブロック 8 c m	敷砂層 2 c m
上層路盤（コンクリート 1 8 N/m ² ） 1 5 c m	
下層路盤（切込碎石 R C 4 0） 1 5 c m	

エ その他の舗装

既設舗装が透水性舗装等の特殊舗装である場合は、原則として既設舗装と同様の舗装構造とすること。

(2) 歩道舗装（車両出入口箇所を除く）構造について

ア アスファルト舗装

表層（細粒度アスファルト 1 3） 3 c m
路盤（切込碎石 R C 3 0） 1 0 c m

イ コンクリート舗装

表層（コンクリート 1 8 N/m ² ） 7 c m
路盤（切込碎石 R C 3 0） 1 0 c m

※目地を5m間隔に設けること。

ウ インターロッキング舗装（排水性・透水性を除く）

インターロッキングブロック 6 c m	敷砂層 3 c m
路盤（切込碎石 R C 3 0） 1 0 c m	

エ その他の舗装

既設舗装が透水性舗装等の特殊舗装である場合は、原則として既設舗装と同様の舗装構造とすること。

(3) 車両出入口箇所の歩道舗装構造について

ア アスファルト舗装

- (ア) 一般住宅の出入口や管理用車両等の限定された車両（大型車両を除く。）のみの出入口の場合

表層（細粒度アスファルト 1 3） 3 c m
路盤（切込砕石 R C 3 0） 1 5 c m

- (イ) 店舗駐車場や集合住宅の出入口等、不特定多数の車両が通行する出入口の場合

表層（密粒度アスファルト 1 3） 5 c m
上層路盤（粒度調整砕石 R M 3 0） 1 0 c m
下層路盤（切込砕石 R C 4 0） 1 5 c m

- (ウ) 大型車両の通行が主となる出入口の場合

表層（密粒度アスファルト 1 3） 5 c m
基層（粗粒度アスファルト 2 0） 5 c m
上層路盤（粒度調整砕石 R M 3 0） 1 0 c m
下層路盤（切込砕石 R C 4 0） 1 5 c m

イ コンクリート舗装

- (ア) 一般住宅の出入口や管理用車両等の限定された車両（大型車両を除く。）のみの出入口の場合

表層（コンクリート 1 8 N/m ² ） 1 0 c m
路盤（切込砕石 R C 4 0） 1 5 c m

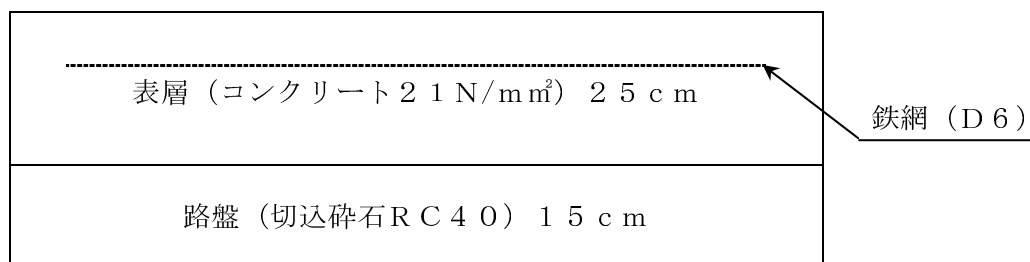
※目地を切下げ部、幅員の変化点及び 5 m 間隔に設けること。

- (イ) 店舗駐車場や集合住宅の出入口等、不特定多数の車両が通行する出入口の場合

表層（コンクリート 1 8 N/m ² ） 1 5 c m
路盤（切込砕石 R C 4 0） 2 0 c m

※目地を切下げ部、幅員の変化点及び 5 m 間隔に設けること。

(ウ) 大型車両の通行が主となる出入口の場合

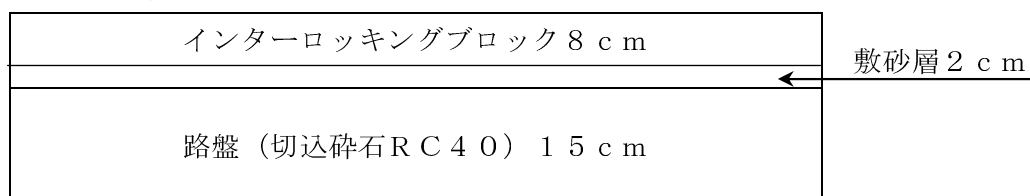


※表面から表層厚のほぼ1/3の位置に鉄網 (D6) を入れること。

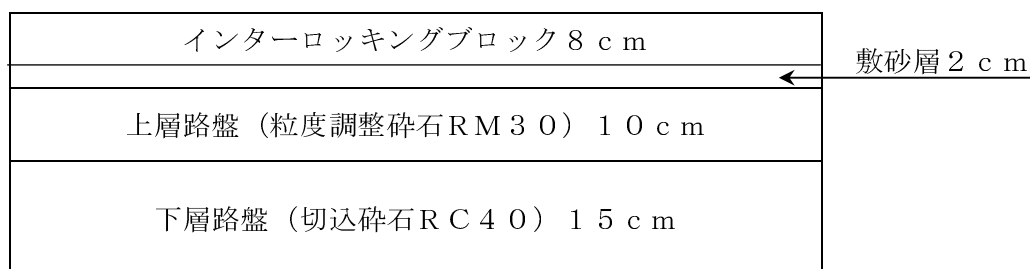
※目地を切下げ部、幅員の変化点及び10m間隔に設けること。

ウ インターロッキング舗装 (排水性・透水性を除く)

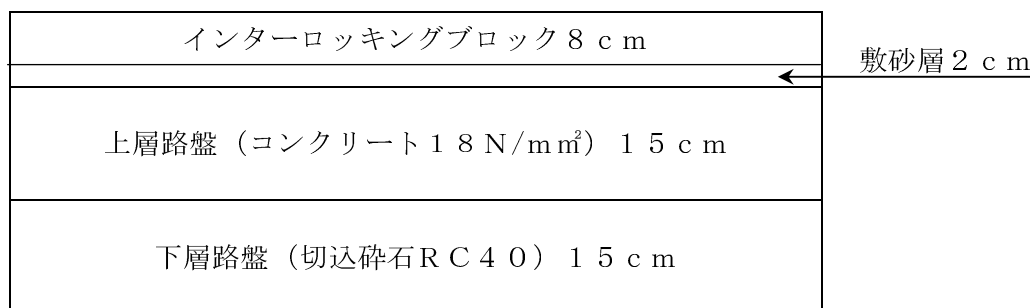
(ア) 一般住宅の出入口や管理用車両等の限定された車両 (大型車両を除く。) のみの出入口の場合



(イ) 店舗駐車場や集合住宅の出入口等、不特定多数の車両が通行する出入口の場合



(ウ) 大型車両の通行が主となる出入口の場合



エ その他の舗装

既存の舗装が透水性舗装等の特殊舗装である場合は、原則として既存の舗装と同様の舗装構造とし、通行する車両等に応じた舗装構成とすること。

(4) 舗装箇所の付帯施設について

ア 舗装箇所に既設の区画線等の道路標示や視覚障害者誘導用ブロックが設置してある箇所においては、舗装完了後に原形に機能復旧するものとする。また、工事施工中に

は視覚障害者誘導用ブロックの移設等の措置を講ずるものとする。

イ 舗装のすり付けやオーバーレイ等により、施工後の舗装高さと舗装端部の擁壁工等の既設構造物（現場打ちの構造物で堅固なものに限る。）の高さが整合しなくなる場合においては、舗装止め工を設置できるものとする。舗装止め工の構造については、既設構造物の上に高さ概ね10cmを上限として止めコンクリートを打設し、差し筋やチップングによりにより既設構造物と一体的な構造とするものとする。なお、高さの差が大きくなる場合は、第8項第9号の「嵩上げ工について」の規定を満たす構造とすること。

ウ 道路表面排水が法面部に流入して法面を侵食するおそれのある箇所においては、舗装端部に高さ15cmのアスカーブを設置し、縦排水溝に集約して排水するものとする。

(5) 部分掘削時の舗装復旧について

道路埋設物の試掘調査や横断水路の設置等の部分掘削を伴う承認工事において、アスファルト舗装を復旧する場合は、仮復旧にて一定の自然転圧期間を置いた後、表層部分のみ影響幅を含めた範囲で本復旧をするものとする。なお、その場合における影響幅は路盤厚と同じ幅とする。

(6) 舗装掘削の制限について

ア 公共工事にて舗装したばかりの道路は、最低3年間は極力舗装をカットしないよう努めること。ただし、やむを得ず掘削を伴う承認工事を施行する場合は、部分的な舗装復旧とならないように、ある程度一体的な舗装範囲とすること。

イ 承認工事計画段階で、当該箇所に東広島市発注の工事予定があることが判明した場合は、市発注の工事と承認工事の日程を可能な限り調整し、アスファルト舗装を一体的に整備するよう努めること。

6 法面切取り、埋立て等

(1) 道路法面の切取りについて

道路の切土側法面を切取る場合においては、民地側の崩落等により道路に危険を及ぼさない構造とすること。

(2) 道路法面の埋立てについて

隣接する土地の宅地造成や出入口の新設等により道路の法面を埋立てする場合は、法面の表土を剥ぎ取り、段切りした後に良質土で埋立てするものとし、層圧20cmごとにランマーその他の適当な締め固め機で転圧すること。また、埋立てする部分に道路構造物が設置してある場合は、第17項の「既設構造物の撤去」の規定によるものとする。

(3) 法面勾配について

切取りする場合の切土勾配は1 : 1.0、埋立てする場合の盛土勾配は1 : 1.5を標準とする。ただし、大型車両の通行が少なく高さが2 m以下の盛土法面においては、盛土勾配を1 : 1.2とすることができる。この場合においては、法面の表面に防草コンクリート工（厚さ7 c m）で表面保護すること。また、擁壁工を設置する場合は、第8項の「擁壁工」の規定によるものとする。

(4) 法面保護について

切取り又は埋立てした際、道路法面が土羽構造となる場合は、法面の表面を植生工や張コンクリート工（厚さ7 c m）等で表面保護すること。

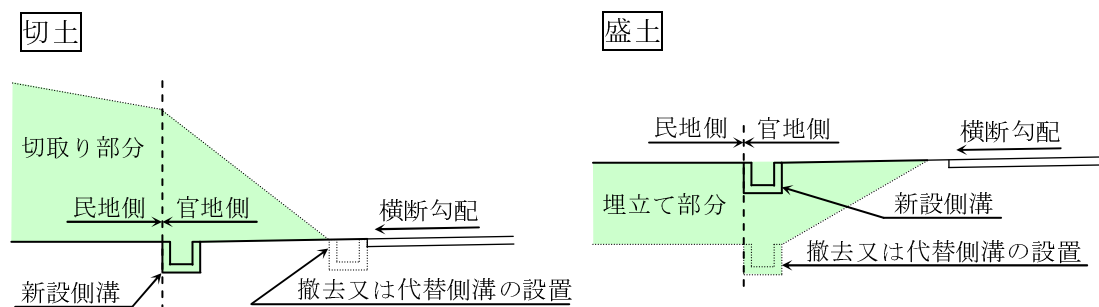
(5) 境界工について

切取りや埋立てにより道路敷地の一部が民地と一体的に利用されるおそれのある場合（出入口部分のみの場合を除く）は、原則として官民境界（東広島市と官民境界協定を締結した境界）沿いの官地側に側溝や境界工等の構造物を設置して境界を明確にするものとする。また、道路敷地内に構造物を設置する余地のない場合は、施工後に道路構造物の設置された区域までを一般寄付により東広島市の敷地としておくものとする。ただし、やむを得ない理由により当該敷地が東広島市の敷地とならない場合においては、前章第17項第5号ただし書きの規定によって東広島市の管理区域としておくこと。

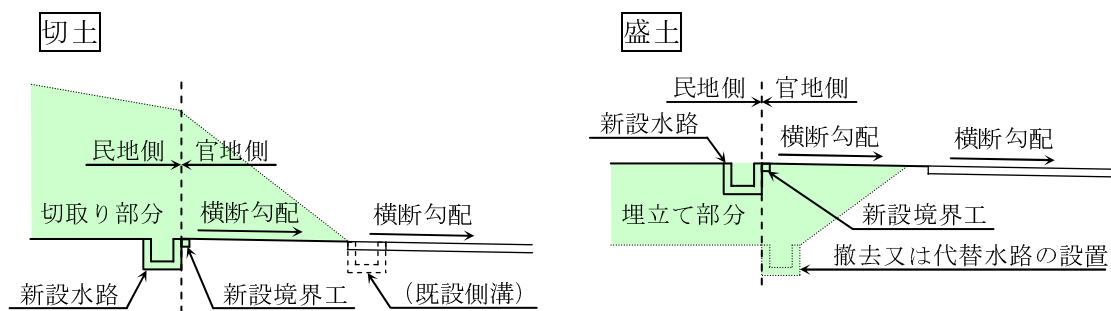
(6) 排水工について

道路法面の切取りや埋立てをする場合は、原則として官民境界（官民境界協定を締結した境界）沿いの官地側にU型、L型、半円形等の側溝を設置するものとする。この場合において、既設の側溝が不要となる場合は既設側溝の撤去、機能上撤去することが困難な場合は用排水機能に支障を与えないよう十分な断面と強度を有する代替側溝等を設置するものとする。（図－24）ただし、既存に道路排水施設がない（民地内へ流入）箇所における部分的な埋立て等で、下流に接続できる排水施設が無い等やむを得ない場合においては、できるだけ既存の排水箇所へ流入させるものとし、道路排水が民地内へ流入することについての土地所有者への承諾書を添付すること。また、片勾配等により道路敷地内の排水が民地側に流入しない場合は、側溝の代わりに境界ブロックやコンクリート杭等を設置し、民地内の排水は民地内で処理させること。（図－25）

図－24



図－ 2 5



7 植栽、伐採等

(1) 道路法面等の植栽について

日常の維持管理のために道路法面等に芝桜等を植栽する場合や防草シートを張る場合についても、承認工事の対象とするものとする。ただし、維持課より材料支給を受けて施工する場合については、この限りでない。また、植栽する場合において承認できる種類は草類のみとし、樹木類の植栽は認めない。なお、植栽後の維持管理は申請者が行うものとする。

(2) 植樹帯の補植、移植について

植樹帯を工事して街路樹等の補植や移植の必要がある場合は、周辺と同様の樹木の種類や植栽間隔に合わせて植えつけるものとする。なお、移植後1年以内に枯死又は形姿不良となった場合には、植栽した樹木等と同等、又はそれ以上の規格のものに申請者の負担において植替えなければならない旨を承認条件として付加しておくこと。

(3) 伐採について

道路区域内にある樹木の伐採についても承認工事として取り扱うものとする。ただし、日常の道路の維持管理に伴う草刈等は含めない。また、街路樹の伐採については事前に維持課と協議し、景観を損なわないよう留意すること。なお、道路に隣接する敷地内に生えた樹木等が道路区域内へ張り出している場合の当該樹木の伐採については、承認工事の対象としない。

8 擁壁工

道路法面にブロック積擁壁や重力式擁壁等のコンクリート擁壁を設置する場合は、原則として「道路土工－擁壁工指針（平成24年度（社）日本道路協会発行）」に準ずるものとする。ただし、「東広島市重力式擁壁標準設計図集」又は「広島県制定土木構造物標準設計図集」による場合は、この限りでない。

(1) 安定計算について

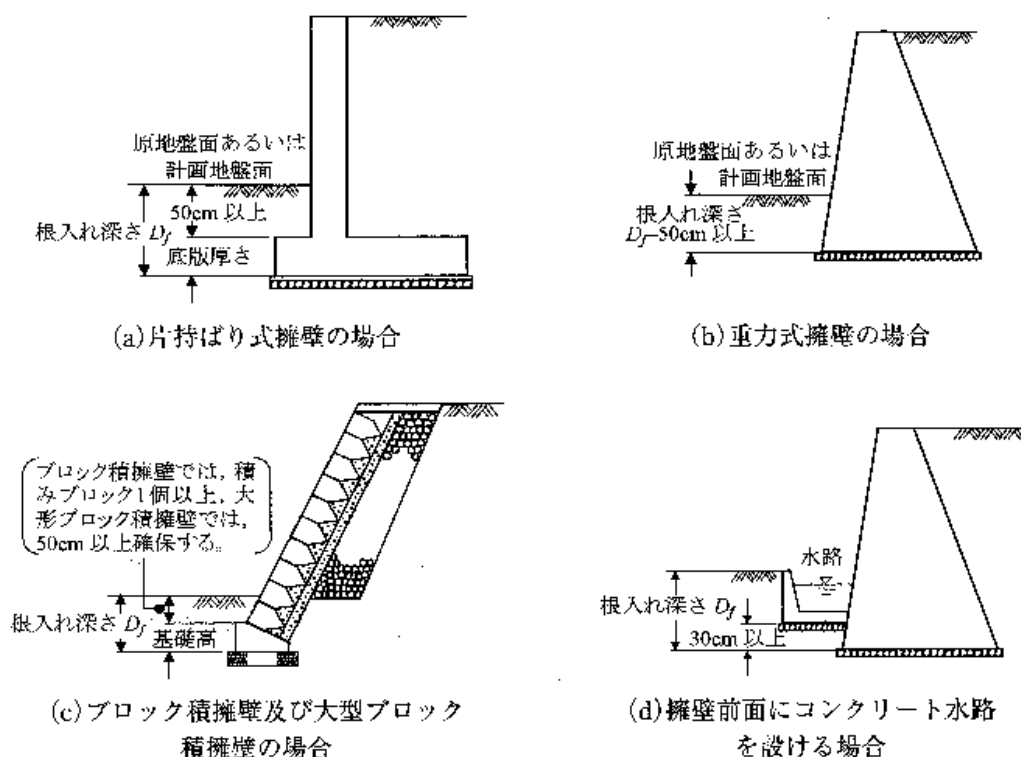
標準設計図集による場合を除き、擁壁を設置する場合は、原則として設計で考慮する

常時の荷重に対して擁壁の安定性（滑動、転倒及び支持）の照査を行うものとし、必要に応じて、地下水位や地震時の影響、部材の安定性の照査も行うこと。ただし、既製品を用いる場合においては、カタログ等で安全性を確認することにより安定計算を省略することができる。

(2) 根入れ深さについて

擁壁の直接基礎の根入れ深さは、原地盤面あるいは計画地盤面から擁壁底面までの深さとし、原則として50cm以上は確保することを標準とする。主な擁壁の根入れ深さを図-26に示す。

図-26



(3) コンクリート強度について

擁壁の躯体に用いるコンクリートの設計基準強度は、原則として無筋コンクリート部材で 18 N/mm^2 、鉄筋コンクリート部材で 21 N/mm^2 以上のものを用いるものとする。

(4) 排水工について

ア 表面排水工

道路面やコンクリート擁壁表面等の雨水を速やかに排水し、かつ官地内の排水を民地内に浸入させないために、原則として擁壁下に第10項の「道路排水施設」で規定

する排水施設を設置するものとする。ただし、官地内に排水施設が設置できない等のやむを得ない場合にあっては、擁壁上へ当該排水施設に代わる施設を設置することができるものとする。

イ 裏込め排水工

湧水や浸透水等、擁壁背面に発生する水を排水するため、 7 m^2 に1箇所、硬質塩化ビニールパイプ $\phi 150$ を設置することを標準とする。ただし、擁壁下にアで規定した排水施設が設置できない場合にあっては、擁壁背面に暗渠排水工を設け、背面水を適切に処理すること。

(5) 付帯工について

ア 伸縮目地

擁壁の伸縮目地は、重力式擁壁等の無筋コンクリート構造では10m以下、片持ばり式擁壁等の鉄筋コンクリート構造では15～20m間隔に設けるものとする。

イ 付属施設

防護柵や道路照明等の安全施設、道路標識等の交通管理施設、遮音壁等の環境保全施設の設置に当たっては、付属施設の基礎を擁壁と分離し、その影響が擁壁本体に及ばないようにすること。

(6) 河川兼用護岸について

道路擁壁が河川護岸を兼用する場合は、環境保全型ブロックを使用するなど、当該基準以外に河川構造物の基準も満たす構造とすること。

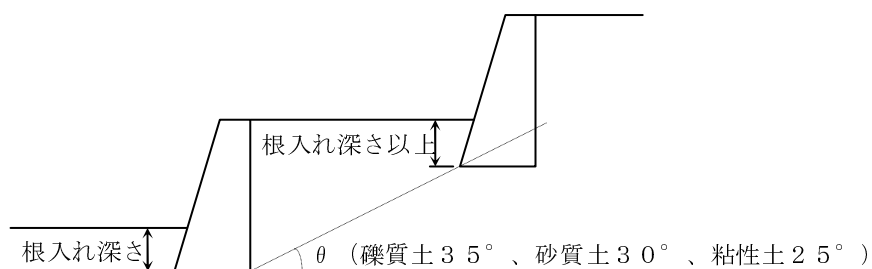
(7) 擁壁工を兼ねる構造物について

土留用自由勾配側溝等の擁壁工を兼ねる構造物を設置する場合は、原則として擁壁工と同様に、第1号の「安定計算について」及び第2号の「根入れ深さについて」の規定を満足させた構造とするものとする。

(8) 多段擁壁について

2段以上の多段擁壁は、原則として認めない。ただし、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合においては、上段擁壁の基礎底面が、下段擁壁の基礎底面後端よりせん断抵抗角 θ の範囲内に収まるようにすること。（図－27）

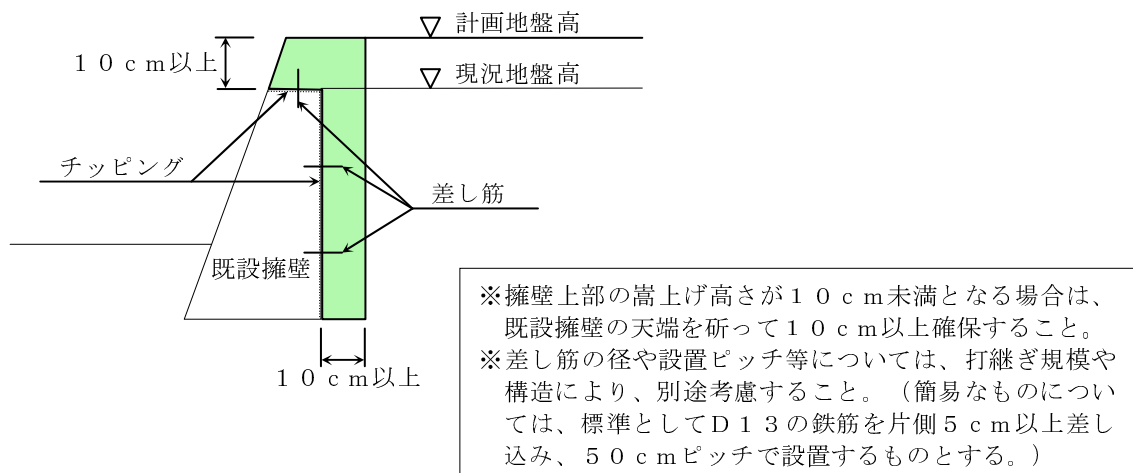
図－27



(9) 嵩上げ工について

既設擁壁の嵩上げは、安定計算による場合を除き原則として認めない。ただし、ブロック積擁壁については、「道路土工―擁壁工指針」で規定する、ブロックの高さに応じた法勾配や裏コン厚の基準値以内であれば嵩上げできるものとする。また、地盤を嵩上げする際に既設の重力式擁壁を利用する場合においては、当該基準に適合した重力式擁壁となるようにコンクリートを打継ぎすること。（図－２８）これらの場合においては、差し筋やチップングにより既設擁壁と一体的な構造とするものとする。

図－２８



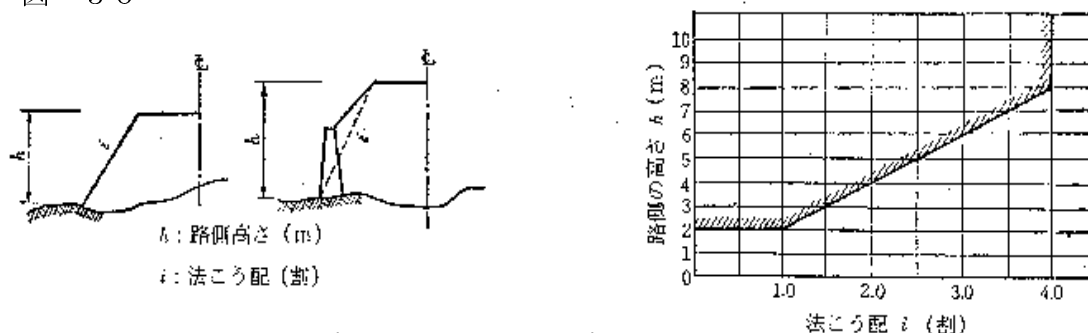
9 防護柵

道路を通行する車両及び歩行者が路外へ転落するおそれのある箇所や、車道と歩道を分離する必要がある箇所等には、原則として防護柵を設置するものとする。なお、この基準に記載のないものについては「防護柵の設置基準・同解説（平成20年（社）日本道路協会発行）」に準ずるものとする。

(1) 車両用防護柵の設置について

次の図-30に示す斜線区間にあつては、原則として車両用防護柵を設置するものとする。また、斜線区間に満たない場合であっても、路側の高さが1.5 m以上となる区間においては、できる限り車両用防護柵を設置することが望ましい。

図-30



(2) 歩行者自転車用防護柵の設置について

歩行者又は自転車が道路外に転落する等の危険がある箇所又は道路横断を防止する必要がある箇所にあつては、ガードパイプ等の防護柵を設置するものとする。この場合において設置する柵の高さは、転落防止を目的とする場合は路面から1.1 m、横断防止を目的とする場合は路面から0.7～0.8 mを標準とする。なお、車道で前号の規定に満たない箇所であっても、歩行者の転落等の危険がある箇所には歩行者自転車用防護柵を設置するものとする。

(3) その他の設置個所について

第1号及び前号に掲げる箇所のほか、道路幅員が急激に狭まる箇所や、行き止まり道路の終点部分等、車両が隣接する土地に進入するおそれのある箇所においては、必要に応じて車両用防護柵を設置すること。その場合においては、防護柵と併用して大型デリネーターや反射シート等の安全施設を設置することが望ましい。

(4) 既設防護柵の撤去について

既設防護柵設置区間において、出入口の新設等の理由により既設防護柵を撤去する場合は、転落等の危険がない最小限の範囲とし、新たに転落等の危険が生じた箇所がある場合は、当該箇所に防護柵を新設するものとする。また、撤去箇所においては、防護柵の端部処理を確実に行うこと。

(5) 基礎工について

擁壁工等の構造物上に車両用防護柵を設置する場合においては、「東広島市重力式擁壁標準設計図集」又は「広島県制定土木構造物標準設計図集」に規定するガードレール基礎を設置するものとする。また、歩行者自転車用防護柵を設置する場合においては、根入れを構造物内に20cm以上入れること。

(6) 遮蔽フェンスの設置について

遮蔽フェンスの設置については、原則として占用として扱うものとし、承認工事の対象としない。ただし、東広島市が行う道路整備工事によって設置されたものの移設についてはこの限りでない。

10 道路排水施設

道路の表面排水、地下排水、法面排水及び構造物の排水は、原則として道路区域内の側溝や地下排水管、法下排水溝等の排水施設（以下「側溝等」という。）において速やかに排水できる構造とするものとする。なお、一般的な排水施設の構造は「広島県制定土木構造物標準設計図集」を準用するものとする。

(1) 側溝等について

ア 構造

側溝等の構造については、車両の荷重の影響がある箇所については、通行する車両に応じた設計荷重を満足する構造であるものとする。また、車両の荷重がない箇所においても、コンクリート構造物を標準とする。ただし、地下排水管、取付け管（排水桝と雨水管渠を接続する管）若しくは水抜き管等の管渠類及び仮設管については、この限りでない。

イ 断面の決定

側溝等の断面の決定については、原則として流量計算によるものとし、設計流量の2割増しの流量が通水可能となるようにすること。この場合において、流域は道路排水だけでなく背後地からの流入も考慮すること。ただし、流量計算の結果にかかわらず、次に掲げる最小断面以上の大きさとするものとする。

(ア) U型側溝

路面排水に用いるU型側溝の最小断面は、維持管理の面から30cm×30cm以上とする。ただし、路面排水や法面排水としての流入がなく、擁壁工等の構造物の排水のみの場合等極めて流入する排水が少ない場合にあっては、20cm×20cm以上とすることができる。

(イ) L型側溝

縁石との組み合わせL型側溝のエプロンは、横断勾配6%、幅50cmを標準とする。ただし、交通量が少なく、流入してくる路面排水が少ない場合にあっては、

エプロン幅を減少させることができる。また、使用する縁石の高さについては、車両出入口等にあつては第2項又は第3項の規定による縁石構造とすることができる。なお、既製品のL型側溝を使用する場合は、ガタツキが発生する可能性が高いため、交通量が少なく延長の短い区間において使用できることとする。

(ウ) 管渠

道路内に敷設する管渠の最小断面は、地下排水管、取付け管若しくは水抜き管等の管渠類及び仮設管を除き、維持管理の面から $\phi 600$ 以上とするのが望ましい。ただし、市街地部において地下埋設物が多く存する場合等やむを得ない場合にあっては、 $\phi 300$ 以上とすることができる。

ウ 排水勾配

側溝等の勾配については、コンクリート側溝の場合排水の平均流速が $0.6 \sim 3.0$ m/sの範囲内となる排水勾配をつけるものとする。ただし、現地の状況その他により流速が許容値により難い場合は最小勾配を 0.1% とすることができる。

エ 側壁の嵩上げ

既設側溝の側壁は、側壁厚さが 15 cm 以上の場合において、内空高さが 50 cm 以下（車道以外の箇所にあつては、 70 cm 以下）の範囲内で嵩上げできるものとする。その場合においては、差し筋やチップングにより既設側壁と一体的な構造とすること。なお、内空高さが当該規定値より高くなる場合は、第8項第9号の「嵩上げ工について」の規定によるものとする。

(2) 集水枳について

形状の異なる側溝等の接続部、 90° 未満の側溝等の屈折部、道路縦断の谷部及びL型側溝若しくは管渠が連続する区間その他特に必要と認められる箇所においては、原則として集水枳を設置するものとする。

ア 構造

集水枳の構造については、車両の荷重の影響がある箇所については、通行する車両に応じた耐荷重を満足する蓋掛けの構造とする。また、車両の荷重がない箇所においても、コンクリート構造物を標準とする。また、内空の高さが 1 m を超える現場打ちの集水枳にあつては、側壁の厚さを 20 cm 以上確保すること。

イ 大きさ

集水枳の内幅は、接続する側溝等の内幅 $+20\text{ cm}$ 以上を標準とし、高さは接続する側溝等の底 $+15\text{ cm}$ （泥溜め深さ）とするものとする。また、内空の高さが 1 m を超える集水枳にあつては、維持管理の面から、接続する側溝等の大きさにかかわらず $80\text{ cm} \times 80\text{ cm}$ 以上で足掛け金具を設置することが望ましい。

ウ 設置間隔

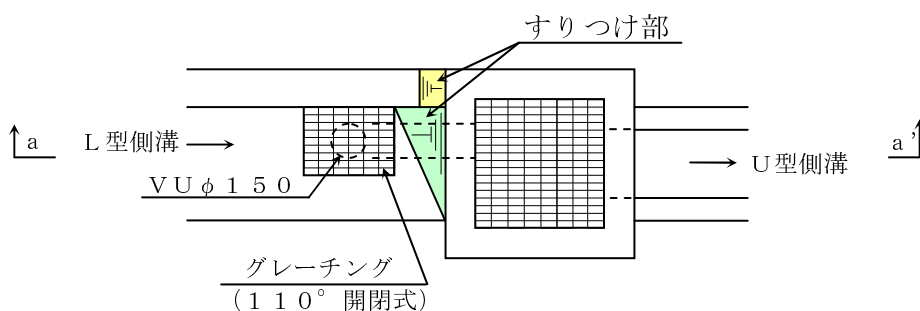
L型側溝等の路肩排水路又は管渠が連続する区間にあつては、原則として概ね20m程度に1箇所の間隔で集水枳を設置するものとする。また、道路縦断の谷部にあつては、最低部に1箇所設置するものとし、その前後3～5mに各1箇所ずつ設置することが望ましい。なお、形状の異なる側溝等の接続部や90°未満の側溝等の屈折部は原則として全ての箇所に設置するものとする。

エ L型側溝との接続

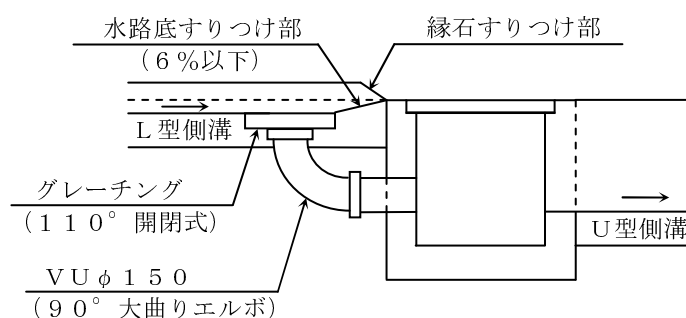
L型側溝と集水枳（L型集水枳を除く。）の接続部については、段差ができないような構造とするものとする。この場合においては、集水枳手前で塩ビ管のエルボ等で接続し、L型側溝上の段差をコンクリート等ですりつけること。（図－31）

図－31

平面図



a－a' 断面図



(3) 蓋掛けについて

側溝等の蓋掛けについては、平成21年2月23日付け「道路占用・河川占用・道路工事・普通河川における水路蓋の取り扱いについて」を遵守するものとし、設置箇所については、原則として第1項の「車両出入口」の規定に適合した箇所及び歩行者等の通行のために必要な箇所において設置できるものとする。なお、道路の拡幅を目的とする側溝の蓋掛けについては、次項の「道路拡幅」の規定によるものとする。

ア 構造

側溝等の蓋掛けは、原則としてコンクリート蓋又はグレーチング蓋（ユーリッドタイプを除く。）とするものとする。ただし、車道以外に設置される側溝等の蓋掛けについては、ユーリッドタイプのグレーチング蓋及び縞鋼板等の鉄板蓋も使用できるものとする。また、道路横断側溝その他の跳ね上げや横ズレが生じる可能性がある箇所への蓋掛けについては、ボルト固定等の措置を講ずること。

イ 設計荷重

車道における蓋掛けの設計荷重は、車線が2車線以上の道路及び大型車両の通行が主となる車道においてはT-25、その他の車道はT-14以上を標準とする。ただし、個人宅や田畑の進入路等で小型自動車等のみの進入を目的とする延長が概ね5m以内の蓋掛けはT-6以上、歩道部における蓋掛けについてはT-2以上とすることができる。

ウ 管理用点検口

側溝等の管理及び排水の流入を円滑にするため、蓋掛け延長が概ね5mに1箇所はグレーチング蓋を設置するものとする。

エ 水路断面の確保

蓋掛けによって排水の通水断面を阻害しないように配慮するものとし、必要に応じて流量計算により断面検討すること。また、やむを得ずU型側溝の最小断面（30cm×30cm）を確保できない場合においては、管理用のグレーチング間隔を狭める等の措置を講ずること。

オ 安全施設の設置

蓋掛け延長が10mを超える場合にあっては、蓋掛けの起終点に反射鏡等の安全施設を設置するものとする。また、蓋掛けの端部から歩行者又は自転車が転落する等の危険がある箇所においては、別途転落防止柵を設置すること。

カ 床板の設置について

道路の側溝等に掛ける蓋については承認工事として取り扱うが、民地への進入のための床板橋等の単独構造物については、占用として取り扱うものとする。

(4) 排水管等の接続について

流域や土地利用形態を著しく変更した場合の排水を、側溝等へ接続する場合にあっては、下流のネック断面における流量の検討を行い、断面が不足する際は側溝等の改築又は原因地において流量調整を行わせるものとする。

(5) 改築同意等について

側溝等の改築及び蓋掛け又は新設排水管等の接続に当たっては、地域の清掃活動及び水利権等への影響も考慮した構造とするものとし、トラブル防止のために利害関係者の同意書を取っておくことが望ましい。また、合併浄化槽等の生活排水を含む水路を接続

する場合は、トラブルが多いため、同意書が添付できない場合申請者が責任を持って施行する旨の誓約書を添付しておくこと。

1 1 道路拡幅

(1) 道路拡幅の幅員について

宅地造成等に伴い部分的に既設道路を拡幅する場合は、必要最小限の幅員とし、路上駐車を促すような拡幅は行わないこと。ただし、やむを得ず部分的に幅員が広がる場合は、ゼブラ処理等の道路標示にて対処すること。

(2) 拡幅部分の排水処理について

拡幅された道路の表面排水は、側溝の新設又は舗装の片勾配化等により、官地内で適切に処理されるような構造とすること。この場合において、既設で側溝が設置されている箇所を拡幅する場合は、原則として官民境界（官民境界協定を締結した境界）沿いの官地側に側溝を移設するものとする。

(3) 道路拡幅の起終点について

道路拡幅された起終点（現道との接合部分）においては、幅員が急激に狭まることのないようにすり付け区間を設けること。なお、すり付け区間には、必要に応じて外側線等で誘導するとともに、視線誘導標を設置すること。

(4) 道路側溝の蓋掛けによる道路拡幅について

道路側溝に蓋掛けをして、側溝部分を道路幅員に含める場合においては、原則として自由勾配側溝その他これらに類する強固な側溝を設置し、延長が概ね 5 m に 1 箇所は管理用のグレーチング蓋を設置するものとする。ただし、強固な構造であっても蓋掛けが連続する構造である場合は、騒音及びガタツキの発生する可能性が高いことから、ボルト固定できるものを除き使用しないようにすること。

(5) 道路法面の切取り又は埋立てによる道路拡幅について

道路法面の切取り又は埋立てによって道路を拡幅する場合は、第 6 項の「法面切取り、埋立て等」の規定によるものとする。

(6) 拡幅部分の寄付について

道路を民地部分と合わせて拡幅し、当該民地部分を東広島市へ寄付する承認工事の場合は、前章第 1 1 項の「寄付予定地を含む承認工事」の規定によるものとする。

(7) 電柱及び道路反射鏡等の移設について

道路拡幅部に電柱等の占用物件及び道路反射鏡等の交通安全施設が設置されている場合は、車両の通行に影響がない場合を除き、当該施設を適切な場所へ移設させるものとする。また、側溝の蓋掛けにより道路を拡幅した場合にあっては、原則として当該施設を道路端部に移設して、側溝を迂回させる構造とすること。

1 2 道路縦横断計画

(1) 道路縦断計画について

承認工事に伴い現況の道路縦断勾配を変更する場合においては、申請時に道路縦断図も添付させるものとする。なお、その際の縦断勾配については、東広島市道路構造の技術的基準等を定める条例第23条の規定によるものとし、縦断勾配の変化点には同条例第25条で規定した縦断曲線を設けること。

(2) 道路横断計画について

承認工事に伴い道路横断勾配を変更する場合、又は拡幅等に伴い道路を新設する場合においては、東広島市道路構造の技術的基準等を定める条例第27条に規定する横断勾配を付するものとし、道路表面排水が適切に官地内の水路に排水できるようにすること。

1 3 橋梁工

承認工事にて橋梁を新設又は改築する場合は、原則として「道路橋示方書・同解説（（社）日本道路協会発行）」又は「道路事業設計要領（広島県発行）」に準ずるものとする。ただし、既製品を用いる簡易床板橋又はボックスカルバートを使用する場合についてはこの限りでない。

(1) 橋台等の基礎について

橋台又は橋脚を新設する場合にあつては、1橋梁あたり1箇所以上（箇所数については、別途協議により決定する。）のボーリング調査を行い、基礎地盤に応じた基礎形式を選定すること。なお、橋台又は橋脚の基礎部において基礎地盤が深い場合は杭基礎によるものとし、地盤改良やコマ基礎等の安定工法は認めない。

(2) 河川について

広島県管理河川における橋梁については、申請者において広島県と河川断面等の協議を行わせ、河川法にも適合した構造とすること。

(3) 橋梁台帳について

橋梁の形状が既設の橋梁から変更となる場合は、申請者において橋梁台帳の作成又は修正も行うこと。

1 4 階段工

歩道や管理道等における階段工の設置については、バリアフリーの観点からできる限り設置しないことが望ましい。ただし、地形の状況その他の理由により階段工を設置する場合においては、蹴上げ幅15cm、踏み幅30cmを標準とし、やむを得ない場合においても蹴上げ幅18cm以下、踏み幅26cm以上とすること。また、必要に応じて手すりや階段上端部に車止め等を設置するものとする。

1 5 街路灯の移設

車両出入口の新設等に伴い街路灯を移設する場合においては、照度計算を行い、照度に問題がない箇所へ移設するものとする。ただし、移設先がほぼ既設箇所と同じで、照度に影響がないと判断される場合は、この限りでない。

1 6 交通安全施設

承認工事において前項までに掲げる承認基準で交通安全施設の設置が必要とされる場所のほか、次に掲げる交通安全施設を考慮するものとする。

(1) 視線誘導標

法面埋立の末端が段落ちとなる箇所で、第9項の「防護柵」で規定するもの以外においては、大型デリネーター等の視線誘導標を設置するものとする。

(2) 反射鋲

路側の高さが1.0mを超える擁壁が連続するような区間にあつては、擁壁の天端に5m間隔で反射鋲を設置することが望ましい。

(3) 道路反射鏡

承認工事に伴い道路反射鏡を新設又は移設する場合においては、道路建築限界の規定を遵守し、原則として官地内に設置するものとする。ただし、やむを得ず民地内に設置する場合は、別記様式により土地所有者の承諾を添付しておくこと。また、電柱へ添架する場合は、別途電柱所有者との協議を行い、公共的物件取付申込書により添架承諾を得ておくこと。（資料については申請者において作成。）なお、道路反射鏡の設置構造に関しては、維持課作成の「道路反射鏡構造図」に準ずること。

1 7 既設構造物の撤去

道路工事に伴い不要となる道路構造物に関しては、原則として全て撤去するものとする。ただし、次に掲げる構造物についてはこの限りでない。なお、再利用可能な道路付帯施設（ガードレール、反射鏡等）を撤去した場合は、維持課と協議の上、東広島市の指定する資材置き場にて保管すること。

(1) 舗装面において、路床部（舗装厚+1.0m）より下に存する構造物。ただし、排水構造物は吸出しによる陥没の原因となるため撤去しておくこと。

(2) 道路横断管渠等で、撤去工事が交通に著しく影響を与える場合。なお、その場合は、管渠内をエアモルタル等で充填しておくこと。

(3) ガードレール撤去に伴う支柱の基礎部。ただし、路面より5cm程度下までカットし、穴はモルタル等で埋めること。

(4) 歩行者の進入路新設に伴うガードパイプ撤去等で、通行に支障の無い支柱。ただし、

取付金具や固定ネジ等の突起物は撤去し、反射テープ等を貼っておくこと。

(5) その他、撤去する事が著しく困難と判断される構造物。

1 8 調査掘削

道路埋設物調査等の試掘調査やボーリング調査についても承認工事として取り扱う。ただし、占用物の設置及び撤去に伴い当該工事と同時に行う試掘に関しては、道路占用申請にて取扱うものとする。なお、調査後の舗装復旧に関しては、第5項の「舗装工」の規定によるものとする。

1 9 仮設工

道路以外の工事を施工するために一時的に道路形態を変更し、後日復旧する場合においては、承認工事の内容に復旧までを含めるものとする。なお、仮設の期間は必要最低限の期間とし、必要がなくなった時点で早急に復旧させること。

(1) 防護柵の一時撤去及び復旧

仮設進入路の設置等に伴う防護柵の一時撤去においては、転落等の危険がない最小限の範囲とし、新たに転落等の危険が生じる箇所がある場合は、当該箇所に防護柵を新設するものとする。また、撤去箇所においては、防護柵の端部処理を確実に行うこと。

(2) 歩車道境界ブロックの一時撤去及び復旧

仮設進入路の設置等に伴う歩車道境界ブロックの一時撤去においては、撤去箇所の歩車道の区分が明確となるような構造とするものとする。また、歩道舗装への影響も考慮し、改築、保護又は復旧させること。

(3) 仮設敷鉄板について

既設構造物の保護等を目的に道路上に敷鉄板を設置する場合においては、構造物と鉄板の間にゴムシート等を設置して構造物を保護するとともに、鉄板上部に滑り止めの対策を講じるものとする。また、道路と鉄板に段差が生じる場合は、その段差も解消させて、一般交通に影響のない状態にしておくこと。なお、構造物の保護等に伴う敷鉄板は承認工事として取り扱うが、仮設橋の設置に伴う敷鉄板等は占用として取り扱うものとする。

附 則

1 この基準は、平成26年4月1日から施行する。

2 この基準の施行前に道路法第24条の承認、同法第91条第1項の許可及び東広島市公共物の管理等に関する条例第4条の許可を受けた者は、この基準の規定による承認又は許可を受けた者とみなす。

別記様式

道路工事施工承諾書

平成 年 月 日

東広島市長 様

土地所有者または財産管理者

住 所

氏 名

㊞

〔 法人にあっては、主たる事務所の
所在地、名称及び代表者の氏名 〕

別添のとおり工事を施工するにあたり、工事区域又は工事隣接区域である次の土地を使用することについては、承諾します。また、当該工事に伴い道路構造物が当該土地に設置された場合においては、構造物端を道路管理界とすることについても、承諾します。

なお、当該土地を他に譲渡・承継した場合においては、譲受・承継人にその旨を承継させるものとします。

記

1 土地の使用料 無償

2 土地の表示

東広島市		地内			
大 字	地 番	公簿地目	公簿面積(㎡)	登記名義人 氏 名	摘 要

道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について

①

○道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について

平成6年9月30日建設省道政発第49号
各地方建設局長、北海道開発局長、沖縄総合事務局長、道路関係四公団の長、各都道府県知事、各政令指定市長あて建設省道路局長通達

標記について、行政手続法（平成5年11月12日法律第88号）が本年10月1日から施行されることに伴い、同法第5条において審査基準を定めることとされているため、「承認工事審査基準（案）」（別紙－1）及び「道路予定区域における許可行為の審査基準（案）」（別紙－2）によりその指針を定めたので、貴職において、承認及び許可（以下「承認等」という。）の審査基準を定めるに際し、下記事項と併せて参考とされたい。

なお、都道府県にあっては、貴管下道路管理者（地方道路公社を含む。）に対しても、この旨周知願いたい。

記

1 審査基準の制定について

「承認工事審査基準（案）」及び「道路予定区域における許可行為の審査基準（案）」は、一般的な審査基準として定めたものである。

なお、「承認工事審査基準（案）」については、地方の特殊性、工事の態様等に依りて、本基準と異なった基準を定めることは差し支えないものであること。

2 審査基準制定の際の留意事項

審査基準の制定に当たっては、次の点に留意すること。

(1) 審査基準の具体化について

審査基準は、承認等の先例のないもの、稀であるもの又は当面申請が見込まれないものであって審査基準を定めることが困難な場合を除いてはできる限り具体的な基準とすること。

なお、これら承認等の先例のないもの等、当面審査基準を定めることが困難な場合にあっても、今後、申請事例の蓄積により、審査基準の具体化に努めていくこと。

(2) 審査基準の公表について

審査基準を定めた場合には、事務所等の申請受付け窓口に備え置くことや申請者の求めに応じて提示するなどにより、公にしておくこと。

別紙ー1

承認工事審査基準（案）

1 車両出入口の承認基準

- (1) 乗入幅は乗入規格表（別表第1）のとおりとする。
- (2) 乗入口の構造は、別図第2－1から別図第2－5並びに別表第2の歩道改築標準図及び舗装厚表によること。
- (3) 乗入箇所は、原則として出入対象施設について1箇所とし、出入口を分離する必要がある施設等特別の事情がある場合及び特に大型の貨物自動車の出入する場合は、2箇所まで承認することができる。
- (4) 次に掲げる箇所以外の箇所であること。
 - a 横断歩道の中及び前後5m以内の部分。
 - b トンネルの前後各50m以内の部分。
 - c バス停留所、路面電車の停留場の中、但し停留所を表示する標柱または標示板のみの場合は、その位置から各10m以内の部分。
 - d 地下道、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5m以内の部分。
 - e 交差点（総幅員7m以上の道路の交差する交差点をいう。）の中及び交差点の側端または道路の曲がり角から5m以内の部分、但しT字型交差点のつきあたりの部分を除く。
 - f バス停車帯の部分。
 - g 橋の部分。
 - h 横断防止柵、ガードレール及び駒止の設置されている部分、但し交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く。
 - i 交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所、但し道路管理者及び占有者が移転を認め、申請者が移設をする場合は除く。
- (5) 民地側に車庫、その他自動車の保管する場所がある箇所であること。
- (6) 交差道路と隣接する場合は、交差道路との間に原則として2mの間隔をとるものとする。
- (7) 官民境界沿いに側溝がある場合には、道路管理者の指定する側溝蓋を設置させること。
- (8) 乗入口以外の場所から自動車が出入りするおそれのある場合は、駒止めを設置する等の措置をとらせること。

＊）自動車の出入口とするための歩道改築の承認申請が民家等にその家屋所有者の自家用車が出入りするもので、自動車の出入りの回数が少ない場合等であり、交通安全上特に支障のないと認められる場合は、(4)のbからd、fは適用しないことができるものとする。

2 法面埋立、切取等の承認基準

- (1) 切土、盛土の施工高及び縦横断勾配は、原則として当該道路の計画を勘案したうえでの構造、勾配に整合させること。
 - (2) 官民境界沿いの官地側にU型、L型、半円径等の側溝を設置するものとし、種類、構造、勾配等については隣接地区における状況を考慮し、道路管理者において決定するものとする。但し既設の側溝があり、二重側溝となって管理上不都合な場合はこの限りでない。
 - (3) 盛土の場合は、良質土（道路管理者が定める）をもって盛土すること。
 - (4) 盛土によって従来の側溝を埋める必要のある場合は、用排水機能に支障を与えないよう十分な断面と強度を有する構造物とすること。
 - (5) 法面切取の場合は、民地の切取断面及び構造が崩落、落石等により道路に危険を及ぼさない構造のものであること。
 - (6) 側溝がある場所を出入口として使用する場合は、道路管理者の指定する蓋を設置すること。
 - (7) 法面切取及び埋立の場合については、路肩保護のため車道端から側帯に相当する幅を車道舗装厚と同厚とし、その外側については道路管理上支障のないよう必要な措置をとらせること。
 - (8) 乗入口以外の場所から自動車が出入りするおそれのある場合は、駒止めを設置する等の措置をとらせること。
 - (9) 法面埋立の末端が段落ちとなる場合等、承認工事の施工により一般交通に危険が生じるおそれのある場合は、これを防止するために必要な安全施設を設置すること。
- 3 その他の承認工事の承認基準
- 前項以外の承認工事については、道路構造令のほか、道路管理者がその工事を行う場合の技術基準等によること。

別表第1

乗入規格表

申請目的により通行の可能性のある自動車の種類を判断し下表を適用する。

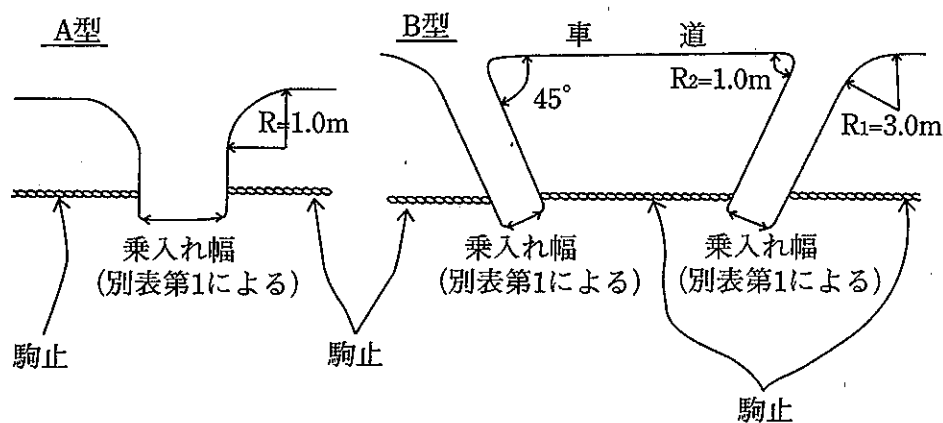
単価：m

型 式	車 種	A 型	B 型
		幅	幅
I 種	乗用、小型貨物自動車	4.0	—
II 種	普通貨物自動車等 (6.5t以下)	8.0	7.0
III 種	大型及び中型貨物自動車等 (6.5tをこえるもの)	12.0	8.0

(注) A型、B型は歩道改築標準図のA型、B型をいう。

- (1) 取付方法については、別図第1を標準とし特殊な箇所については別途考慮することができる。
- (2) 出入する車種の最大のものを適用する。
- (3) 車種はいずれも單車の場合である。トレーラー又は特殊な車両が出入りする箇所は別途考慮することができる。
- (4) 乗入幅の数値はA型、B型いずれも乗入方向に直角方向の長さとする。
- (5) 申請者の都合により乗入幅は上記の値より縮小することができる。

別図第1



別表第2

舗装厚表

乗入規格表による車種により下表を適用する。

単価：cm

種 別	車 種	セメントコン クリート舗装		アスファルト舗装		
		コンク リート	路 盤	密粒度	粗粒度	路 盤
I 種	乗用、小型貨物自動車	15	10	5		25
II 種	普通貨物自動車等	20	20	5	5	25
III 種	大型及び中型貨物自動車等	25	25	5	10	30

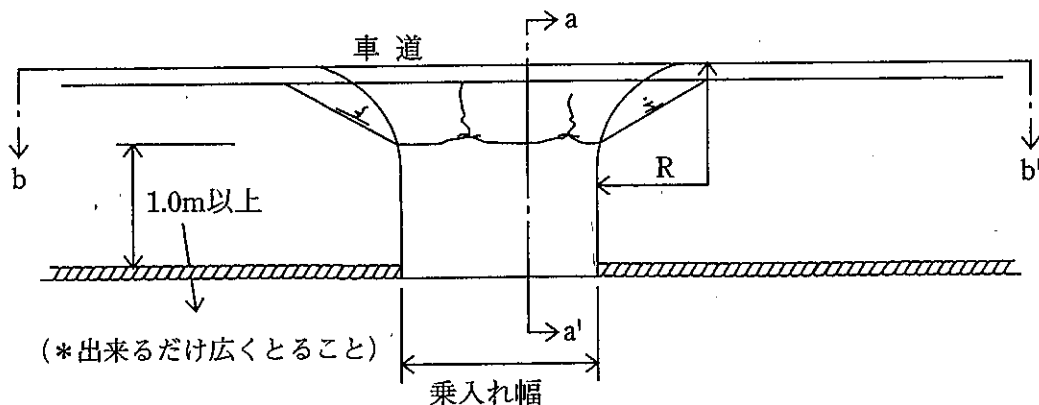
(注)

- (1) 舗装厚は出入する車種の最大のものを適用する。
- (2) コンクリート舗装の場合コンクリート舗装要綱によるものとし生コンクリートの呼び強度（設計基準強度） $\sigma 28=210\text{kg f/cm}^2$ 以上とする。
- (3) アスファルト舗装の場合はアスファルト舗装要綱によるものとする。
- (4) 路床土は良質土を用いるものとする。
- (5) 路盤材料は粒調碎石又はクラッシャーランを用いるものとする。
- (6) 申請者の都合により乗入幅を縮小する場合においても舗装厚は、減じないものとする。
- (7) 上表は申請者自らが施工する場合であり道路管理者の工事と同時施工で道路管理者が施工する場合の舗装厚については別途考慮できるものとする。

別図第2-1 A型

歩道幅員が約2.5m以上の場合

平面図



(注) 民地側にへい等を設置することが確実な場合は、駒止等の設置を省略することができる。

5cm

$i=20\%$ 程度

歩道天端

2%

歩道すり付区間

歩道一般部

(出来だけ広くとること)

乗入れ幅+2R

歩道

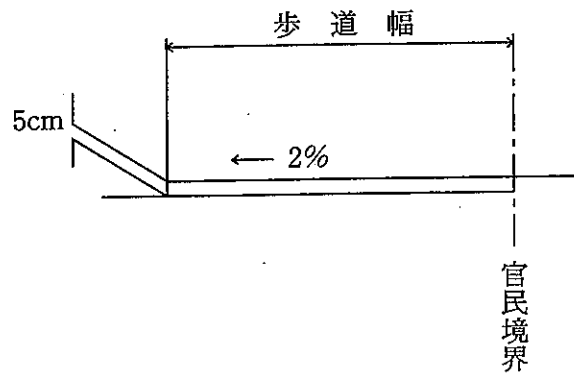
一般部

縁石高

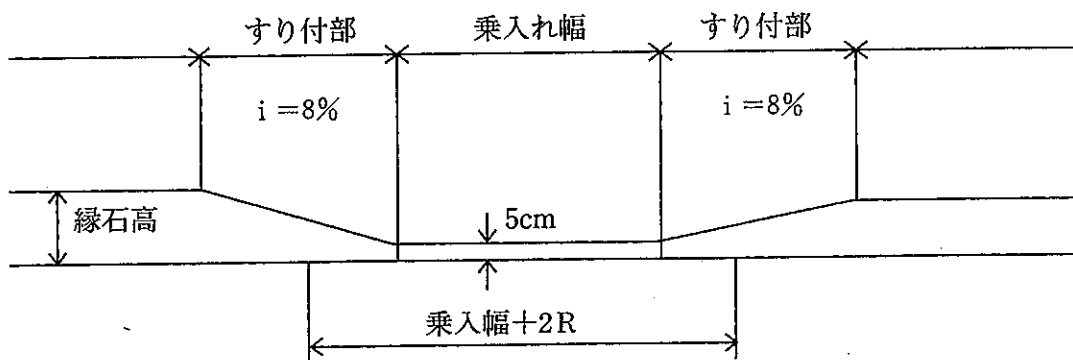
5cm

歩道幅員が約2.5m未満で民地が低い場合

a - a' 断面図

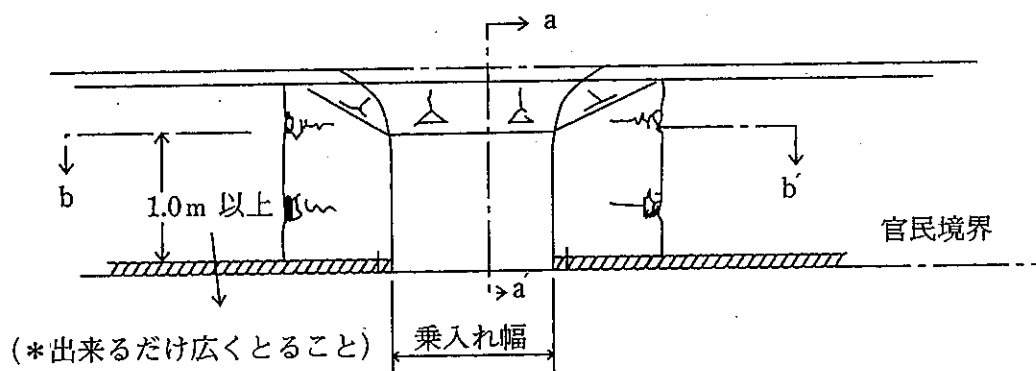


b - b' 正面図



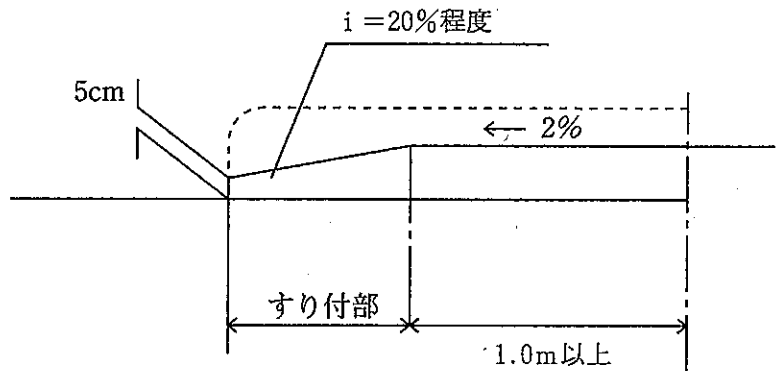
別図第2-3 A型
歩道幅員が約2.5m未満の場合

平面図



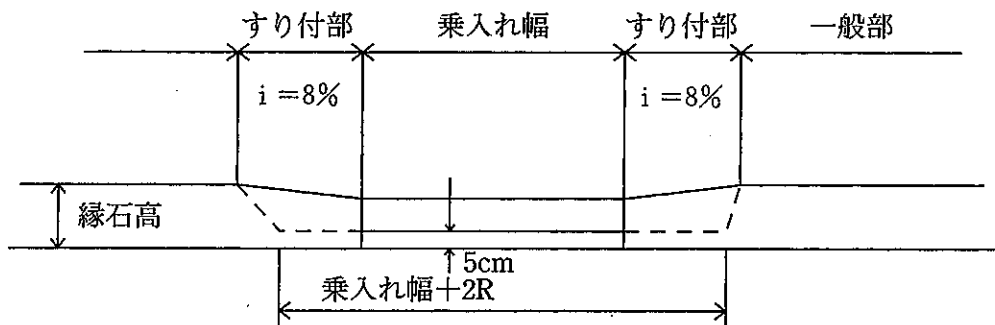
道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について

a - a' 断面図

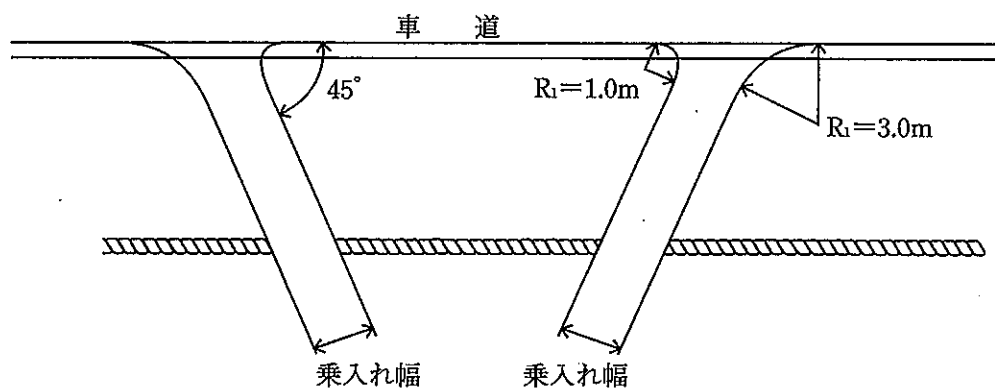


(*出来るだけ広くとること)

b - b' 正面図



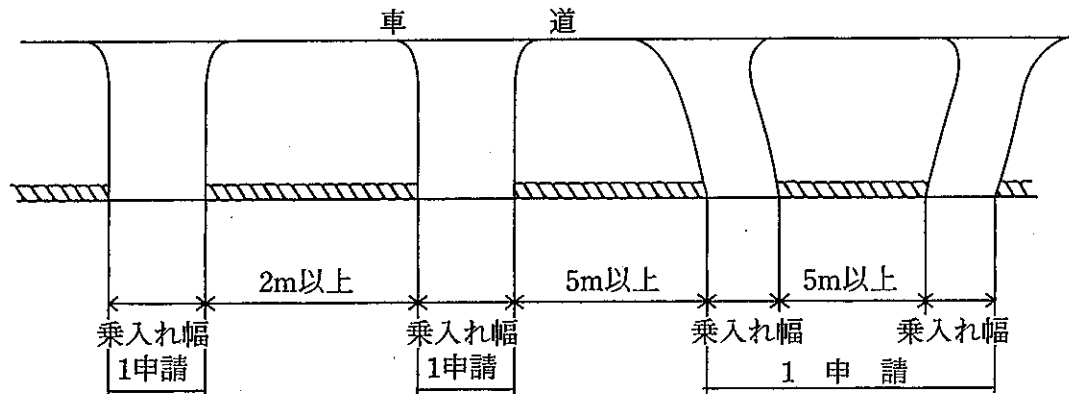
別図第2-4 B型



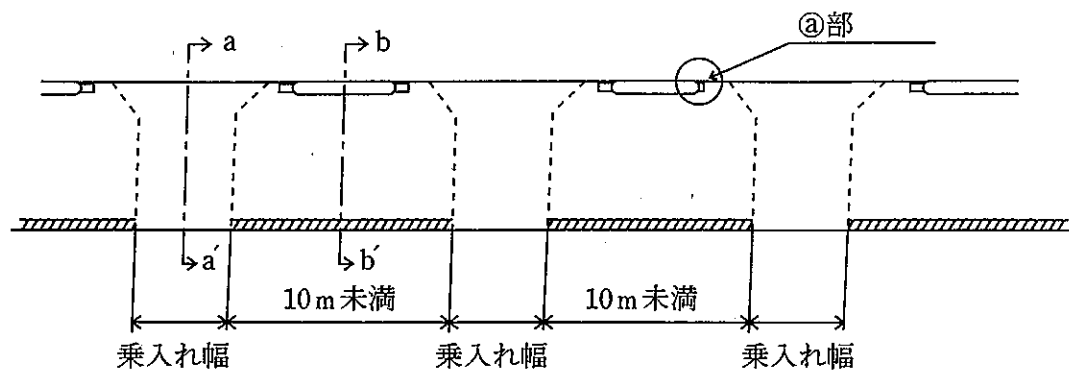
(注) 正面図、断面図はA型に同じ

別図第2-5

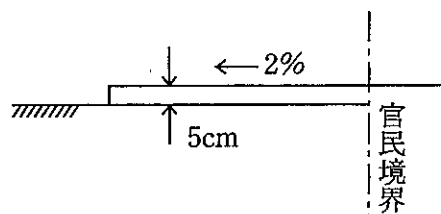
乗入間口の間隔は、A型は2.0m以上 B型は5.0m以上とする。



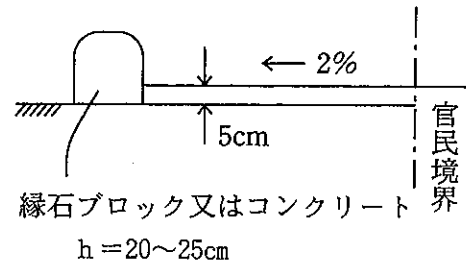
乗入間口間隔が10m未満となる場合には、歩道高さと乗入間口高さは同一とする。



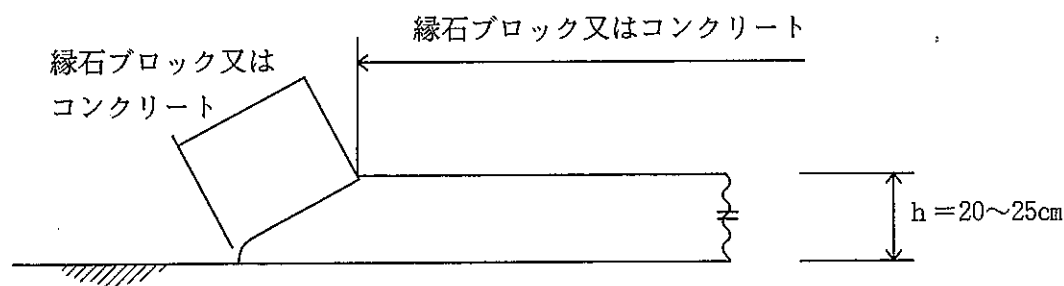
a - a' 断面図



b - b' 断面図



a 部詳細図



別紙ー2

道路予定区域における許可行為の審査基準（道路法第91条第1項）（案）

道路予定区域における許可を行うに当たっては、

- ・当該道路工事の施行時期
- ・当該道路予定区域の権原の取得の時期及び方法
- ・当該道路予定区域の形質変更又は当該工作物の新築等の内容（構造、移転除去の難易度等を含む）及び期間
- ・当該道路予定区域の従来利用方法

等を総合的に勘案して判断し、道路工事の施行上著しい支障を及ぼさない場合に許可することができるものであること。

なお、通常管理行為、軽易な行為その他の行為で以下に掲げる場合には原則として許可するものとする。

- ① 非常災害のため必要な応急措置として行う工作物の大修繕等並びにこのために行う土地の形質変更
- ② 法令又はこれに基づく処分による義務の履行として行う工作物の新築等又は土地の形質の変更
- ③ 既存の工作物の管理のために必要な土地の形質の変更
- ④ 現に農林漁業を営む者が農林漁業を営むために必要な土地の形質の変更

○道路法第24条の規定に基づく承認に係る審査の適切な運用について

平成17年3月17日事務連絡
 各地方整備局道路部路政課長、道路管理課長、北海道開発局建設部建設行政課課長補佐、道路維持課課長補佐、沖縄総合事務局開発建設部建設行政課長、道路管理課長あて国土交通省道路局路政課道路利用調整室課長補佐、企画課課長補佐、国道・防災課課長補佐通知
 平成17年3月17日事務連絡
 各都道府県担当課長、各指定市担当局長あて国土交通省道路局路政課課長補佐、企画課課長補佐通知

道路法第24条の規定に基づく承認工事の審査基準については、「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」（平成6年9月30日付け建設省道政発第49号道路局長通達）による一般的な審査基準（「承認工事審査基準（案）」）を参考として、地方の特殊性、工事の態様等に応じて、各地方整備局等において承認工事審査基準が定められているところである。

このうち、車両出入口の承認基準の運用に当たっては、歩行者の安全や車両の出入りの円滑等に配慮しつつ、個別箇所の状況に応じて適切に取り扱われているものと思慮されるところであるが、今年度における規制改革要望において、十分な乗入れ幅が確保されていないことによりタンクローリー等の大型車両が給油所等へ進入する際に、センターライン等を越え複数の車線を使用した進入を余儀なくされていることや車両後方からの進入を余儀なくされていること等から、車両の出入りに係る安全性の確保に関する要望（別紙参照）がなされたところである。

このため、この要望も踏まえ、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路交通の確保の観点から、必要に応じて各地方整備局等が定める承認工事審査基準を見直すとともに、車両出入口の承認の審査に当たっては、下記の点に留意しつつ適切に取り扱われたい。

記

トレーラーや特殊な車両が出入りする箇所においては、「承認工事審査基準（案）」の別表第1(3)を参考とし、乗入れ幅を別途考慮するなど適切に取り扱われているものと思慮されるが、当該箇所における乗入れの承認の審査に当たっては、歩行者の安全性に留意しつつ、当該車両が安全に進入できるよう乗入れ幅を確保する等、個別箇所に応じて適切に取り扱うこと。

別紙

全国規模の規制改革要望

車両乗入れ幅に係る審査基準の徹底

（社）日本経済団体連合会

（具体的要望内容）

個別地域の特殊性は踏まえつつも、車両出入り及び道路通行上の安全を図る観点

から、各自治体の行う車両出入口の乗り入れ幅に関する審査基準の作成、あるいは承認にあたっては、トレーラートラックやタンクローリー等大型車両の安全な進入を十分考慮の上取扱うべく、各自治体へ通達（一般的な審査基準）の周知徹底を図るべきである。

（要望理由）

国が示した一般的審査基準を下回る基準を採用する地域においては、トレーラートラックやタンクローリー等大型車両の給油所への安全な進入という点で、十分な乗入幅が確保できていないケースが見られる。その結果、以下のような安全上の不具合事例が報告されている。

- ① トレーラートラックやタンクローリー等大型車両が歩道部に乗り上げて進入せざるをえない事例。
- ② 車両前方からの進入が困難なため、バックからの進入を余儀なくされ、車両と給油所側施設との接触が生じた事例。
- ③ 道路センターラインを超えての進入を余儀なくされる事例（対面通行車との衝突事故のリスクが生じる）。

幸い人身事故の報告はないが、ガソリン等可燃性危険物を取扱うタンクローリーが給油所乗入口周辺において物損事故を起せば火災・爆発事故につながりかねないことから、安全な進入を確保し、物損事故、人身事故の危険性を低減すべきである。

車両制限令等の改正（平成5年11月25日施行）及び消防法の改正（平成6年4月1日施行）により、タンクローリーの大型化が図られるようになり、業界の物流合理化は進展したものの、他方で、十分な乗入幅が確保できない自治体管理道路においては、規制改革の成果を具体化するにあたり、安全上の支障が生じている。トレーラートラックやタンクローリー等大型車両の安全な進入という観点から、給油所への大型車両の進入に関しては、全国的に第49号通知と同等レベルの審査基準が適用されるべきである。

（その他）

道路管理者以外の者（給油所運営者等）が、給油所への車両の出入口を目的とする歩道改築工事を行う場合は、道路法（第24条：道路管理者以外の者の行う工事）に基づき、各々の道路の道路管理者から承認を受けることとされている。

車両出入口の乗入幅については、平成6年9月30日付建設省道政発第49号「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」（以下、第49号通知と略）にて、一般的な審査基準が示されているものの、自治体（都道府県、市町村）が定める承認審査基準には、第49号通知の基準値を下回っているものも多く、給油所が行う車両出入り口の歩道改築工事にあたって、十分な乗り入れ幅が確保できないケースが少なからず発生している。

○歩道の一般的構造に関する基準等について

平成17年2月3日国道企第102号・国都街第60号
各地方整備局長、北海道開発局長、沖縄総合事務局長あて
国土交通省都市・地域整備局長道路局長通知
平成17年2月3日国道企第102号の2・国都街第60号の2
各都道府県知事、各政令指定市長あて国土交通省都市・地
域整備局長通知

歩道について、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年法律第68号。以下、「交通バリアフリー法」とする。）の施行に伴う「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（平成12年建設省令第40号。以下、「バリアフリー構造基準」とする。）の施行及び「道路構造令」（昭和45年政令第320号）の歩道に関する規定の改定（平成13年7月施行）等を踏まえ、一般的な構造に関する基準を別添のとおり定め、関連する通達の取扱いについては下記のとおりとするので、通知する。

なお、交通バリアフリー法上の重点整備地区における特定経路を構成する道路の歩道等の構造については、本基準によらず、「バリアフリー構造基準」による必要があることに留意されたい。

記

1 旧通達の取扱いについて

「歩道における段差及び勾配等に関する基準」（平成11年9月10日付建設省都街発第57号・建設省道企発第78号建設省都市局長・建設省道路局長通達）は廃止する。

2 道路法第24条の承認の審査基準の取扱いについて

道路法第24条の承認の審査基準については、「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」（平成6年9月30日付建設省道政発第49号建設省道路局長通達）による指針を参考として定められているところであるが、すりつけ部の構造については、本基準による「車両乗入れ部の構造」を参考として当該審査基準を見直すなど、必要な措置を講じられたい。

3 基準の適用について

本基準は、平成17年4月1日以降に設置されるものに適用する。

（別添）歩道の一般的構造に関する基準

I 歩道の一般的構造

1 歩道の設置の基本的考え方

歩道の設置にあたっては、「道路構造令」の規定に基づき、地形や当該道路の歩行者等の交通の状況を考慮し、かつ、対象とする道路の種類、ネットワーク特性、沿道の立地状況等の地域特性を十分に考慮し、歩道の設置の要否や幅員等の

構造を決定するものとする。

特に、地方部における第三種の道路においては、道路構造令第11条第2項により、必要な場合に歩道を設置する規定となっていることに留意し、道路管理者等が地域の実情を踏まえて、適切に判断するものとする。

2 歩道の構造の原則

(1) 歩道の形式等

① 歩道の形式

歩道の形式は、高齢者や視覚障害者、車いす使用者等を含む全ての歩行者にとって安全で円滑な移動が可能となる構造とすることが原則であり、視覚障害者の歩車道境界の識別、車いす使用者の円滑な通行等に十分配慮したものでなければならない。このため、歩車道を縁石によって分離する場合の歩道の形式は、歩道面を車道面より高く、かつ縁石天端高さより低くする構造（セミフラット形式）とすることを基本とする。

② 歩道面の高さ

歩道面の高さは、歩道面と車道面の高低差を5cmとする事を原則として、当該地域の地形、気象、沿道の状況及び交通安全施設の設置状況等を考慮し、雨水等の適切な排水を勘案して決定するものとする。

③ 縁石の高さ

歩道に設ける縁石の車道等に対する高さは、歩行者の安全な通行を確保するため15cm以上とし、交通安全対策上必要な場合や、橋又はトンネルの区間において当該構造物を保全するために必要な場合には25cmまで高くすることができる。なお、植樹帯、並木又はさくが連続している等歩行者の安全な通行が確保されている場合であって、雨水等の適切な排水が確保できる場合には、必要に応じ5cmまで低くすることができる。

④ 歩道面の勾配等

歩道面に設ける勾配は、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を除き、車いす使用者等の円滑な通行を考慮して以下のとおりとする。
イ) 歩道の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合には、8%以下とすることができる。

ロ) 歩道の横断勾配は、雨水等の適切な排水を勘案して、2%を標準とする。
また、透水性舗装等を行った場合は、1%以下とする。なお、縦断勾配を設けることにより雨水等を適切に排水できる箇所には、横断勾配は設けないものとする。

(2) 分離帯における縁石の高さ

分離帯において車道境界に縁石を設ける場合には、その高さは25cm以下とする。

(3) その他留意事項

- ① 歩道の整備にあたっては、歩行者の快適な通行を考慮して、透水性舗装の実施等の必要な措置を講ずるよう努めるものとする。
- ② バス停車帯又はバス停留所に接続する歩道においては、高齢者や車いす使用者の円滑な乗降を考慮し、当該部分の歩道面を高くするなどの必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

3 横断歩道等に接続する歩道の部分等の構造

(1) 歩道の構造

① 水平区間

横断歩道等に接続する歩道の部分には水平区間を設けることとし、その値は1.5m程度とする。ただし、やむを得ない場合にはこの限りでない。

② 車道との段差

歩道と車道との段差は、視覚障害者の安全な通行を考慮して2cmを標準とする。

(2) 横断歩道箇所における分離帯の構造

横断歩道箇所における分離帯は、車道と同一の高さとする。ただし、歩行者及び自転車の横断の安全を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合には、その段差は2cmを標準とする。

4 車両乗入れ部の構造

車両が道路に隣接する民地等に出入りするため、縁石等の一部に対して切下げ又は切開き等の処置を行う箇所（以下、「車両乗入れ部」とする。）の構造については、以下を標準とする。

(1) 構造

車両乗入れ部における歩車道境界の段差は5cmを標準とする。

(2) 車両乗入れ部の設置箇所

車両乗入れ部は、原則として次に掲げる①から⑨までの場合以外に設けるものとする。ただし、民家等にその家屋所有者の自家用車が出入りする場合であって、自動車の出入りの回数が少なく、交通安全上特に支障がないと認められる場合には、②から④及び⑥は適用しないことができるものとする。

① 横断歩道及び前後5m以内の部分。

② トンネル、洞門等の前後各50m以内の部分。

③ バス停留所、路面電車の停留場、ただし停留所を表示する標柱又は標示板のみの場合は、その位置から各10m以内の部分。

④ 地下道、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5m以内の部分。

⑤ 交差点（総幅員7m以上の道路の交差する交差点をいう。）及び交差点の側端又は道路の曲がり角から5m以内の部分、ただしT字型交差点のつきあ

たりの部分を除く。

⑥ バス停車帯の部分。

⑦ 橋の部分。

⑧ 防護柵及び駒止めの設置されている部分、ただし交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く。

⑨ 交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所、ただし道路管理者及び占有者が移転を認めた場合は除く。

5 自転車歩行者道の構造について

自転車歩行者道の構造に関しては、歩道の構造に関する前項までの規定に準ずるものとする。

6 その他留意事項

(1) 交通安全対策

① I-3において、歩道の巻込み部又は交差点の歩道屈曲部において自動車の乗上げを防止するために、主要道路の車道に面して低木の植込みを設置する、又は縁石を高くする等必要な措置を講ずるよう配慮するものとする。

② I-4において、車両乗入れ部から車両乗入れ部以外の歩道への車両の進入を防止し、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じ駒止め等の施設により交通安全対策を実施するよう配慮するものとする。

(2) 排水対策

歩行者の快適な通行や沿道の土地利用への影響を考慮して、雨水等の適切な排水を十分配慮した対策を行うものとする。

II 既設のマウントアップ形式の歩道における対応

既設のマウントアップ形式の歩道をセミフラット形式の歩道にする場合には、沿道状況等を勘案し、①歩道面を切下げる方法の他、②車道面の嵩上げ、③車道面の嵩上げと歩道面の切下げを同時に実施する等の方法から、適切な方法により実施するものとする。

なお、やむをえない理由により、当面の間、歩道のセミフラット化が図れない場合、横断歩道等に接続する歩道の部分及び車両乗入れ部の構造は、下記のとおりとする。

1 横断歩道等に接続する歩道の部分の構造

(1) 構造

横断歩道等に接続する歩道の部分における歩道と車道とのすりつけ部については、次の構造を標準とする。

① すりつけ部の縦断勾配

すりつけ部の縦断勾配は、車いす使用者等の安全な通行を考慮して5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して、歩行者の安全な通行

に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%以下とする。

② 水平区間

①の縦断勾配と車道との段差との間には水平区間を設けることとし、その値は1.5m程度とする。ただし、やむを得ない場合にはこの限りでない。

③ 車道との段差

歩道と車道との段差は、視覚障害者の安全な通行を考慮して2cmを標準とする。

2 車両乗入れ部の構造

(1) 平坦部分の確保

歩道面には、車いす使用者等の安全な通行を考慮して、原則として1m以上の平坦部分（横断勾配をⅠ－2(1)④ロ）の値とする部分）を連続して設けるものとする。また、当該平坦部分には、道路標識その他の路上施設又は電柱その他の道路の占用物件は、やむを得ず設置される場合を除き原則として設けないこととする。なお、歩道の幅員が十分確保される場合には、車いす使用者の円滑なすれ違いを考慮して、当該平坦部分を2m以上確保するよう努めるものとする。

(2) 構造

① 植樹帯がなく、歩道内においてすりつけを行う構造

①－1 歩道面と車道面との高低差が15cm以下の場合

植樹帯等がなく、また歩道面と車道面との高低差が15cm以下の場合には、以下の構造を標準として、すりつけを行うものとする。

イ) すりつけ部の長さ（縁石を含むすりつけ部の横断方向の長さをさす。以下同じ。）は、歩道の高さが15cmの場合、道路の横断方向に75cmとすることを標準とする。歩道の高さが15cm未満の場合には、すりつけ部の横断勾配（すりつけ部のうち縁石を除いた部分の横断勾配をさす。以下同じ。）を、前述の標準の場合と同じとし、すりつけ部の長さを縮小することが可能である。

ロ) 歩車道境界の段差は5cmを標準とする。

①－2 歩道面と車道面との高低差が15cmを超える等の場合

植樹帯等がなく、また歩道面と車道面との高低差が15cmを超える場合ならびに15cm以下の場合で上記によらない場合には、以下の構造を標準とする。

イ) すりつけ部の横断勾配を15%以下（ただし、特殊縁石（参考図2－5(b)に示す、歩道の切下げ量を少なくすることができる形状をもつ縁石）を用いる場合は10%以下）として、Ⅱ－2(1)に基づき歩道の平坦部分を

できる限り広く確保してすりつけを行うものとする。

ロ) 歩車道境界の段差は5 cmを標準とする。

② 植樹帯等の幅員を活用してすりつけを行う構造

植樹帯等（路上施設帯を含む。）がある場合には、当該歩道の連続的な平坦性を確保するために、当該植樹帯等の幅員内ですりつけを行い、歩道の幅員内にはすりつけのための縦断勾配、横断勾配又は段差を設けないものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。

なお、以下の構造により当該植樹帯等の幅員の範囲内ですりつけを行うことができない場合には、①に準じてすりつけを行うものとする。

イ) すりつけ部の横断勾配は15%以下とする。ただし、特殊縁石を用いる場合には10%以下とする。

ロ) 歩車道境界の段差は5 cmを標準とする。

③ 歩道の全面切下げを行う構造

歩道の幅員が狭く①又は②の構造によるすりつけができない場合には、車道と歩道、歩道と民地の高低差を考慮し、車両乗入れ部を全面切下げて縦断勾配によりすりつけるものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。

イ) すりつけ部の縦断勾配は5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

ロ) 歩車道境界の段差は5 cmを標準とする。

3 自転車歩行者道の構造について

(1) 横断歩道等に接続する部分の構造

横断歩道等に接続する部分の自転車歩行者道の構造に関しては、歩道の構造に関するⅡ-1の規定に準ずるものとする。

(2) 車両乗入れ部の構造

車両乗入れ部の構造については、平坦部分を1 m以上確保できる場合には、Ⅱ-2(2)①-2もしくは②の規定に準じ、普通縁石（参考図2-5(a)に示す縁石）を用い、すりつけ部の横断勾配を15%以下として自転車歩行者道内ですりつけるものとする。ただし、自転車歩行者道の高さが15cm以下の場合で、上記によると平坦部分が1 m以上確保できない場合には、Ⅱ-2(2)①-1の規定に準じてすりつけるものとする。上記のいずれにもよらない場合には、Ⅱ-2(2)③の規定に準じてすりつけるものとする。

4 その他留意事項

Ⅱ-1、2の構造の適用にあたっては、Ⅰ-6によるほか、下記の点に留意するものとする。

(1) 車両乗入れ部等が連担する場合の調整

横断歩道等に接続する歩道の部分における車道とのすりつけ部若しくは車両乗入れ部において設けられる縦断勾配箇所の間隔が短い場合又は将来の沿道の状況により短くなることが考えられる場合であって、車いす使用者等の通行に支障をきたす恐れがある場合には、排水施設の設置、交通安全対策、民地側とのすりつけ等を勘案し、一定区間において歩道面を切下げる等必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

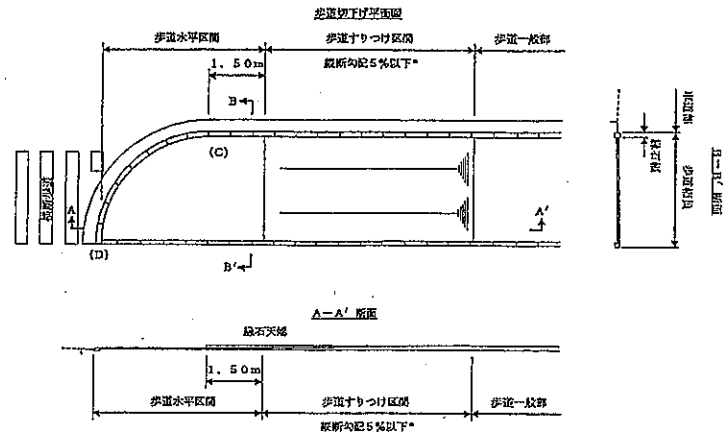
(2) 交通安全対策

Ⅱ－２の構造を適用する場合において、すりつけ部と平坦部分の色分けを実施する等の対応により、歩行者等及び運転者に対してすりつけ部の識別性を向上させることに努めるものとする。

<参考図>

1 既設のマウントアップ形式の歩道での横断歩道等に接続する歩道の部分の構造

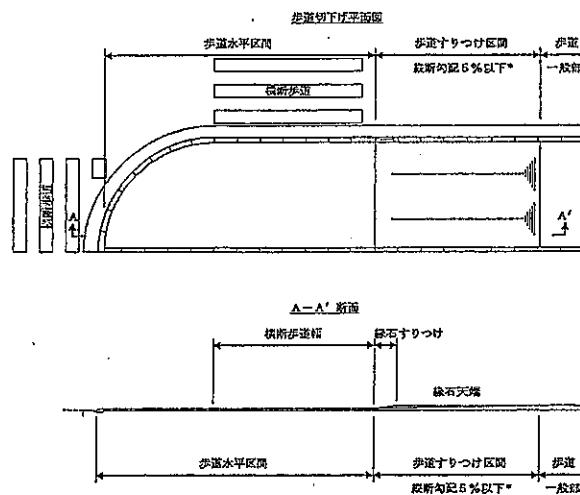
参考図 1-1 歩道の巻込み部における構造



注)

- ・歩道水平区間においては、巻込始点(C)からすりつけ区間との間に1.5m程度設けることが望ましい。この様に設けられない場合には、巻込終点(D)から1.5m以上設ける。
- ・歩道の巻込み部において自動車の乗上げを防止するために、主要道路の車道に面して低木の植込みを設置する、又は縁石を高くする等必要な措置を講ずるよう配慮するものとする。
- ・歩道の幅員が広く、植樹帯等（路上施設帯）がある場合に、水平区間に十分な滞留空間が確保できる場合には、当該水平区間及びすりつけ区間に植樹帯等を設けることも可能とする。
- ・*については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

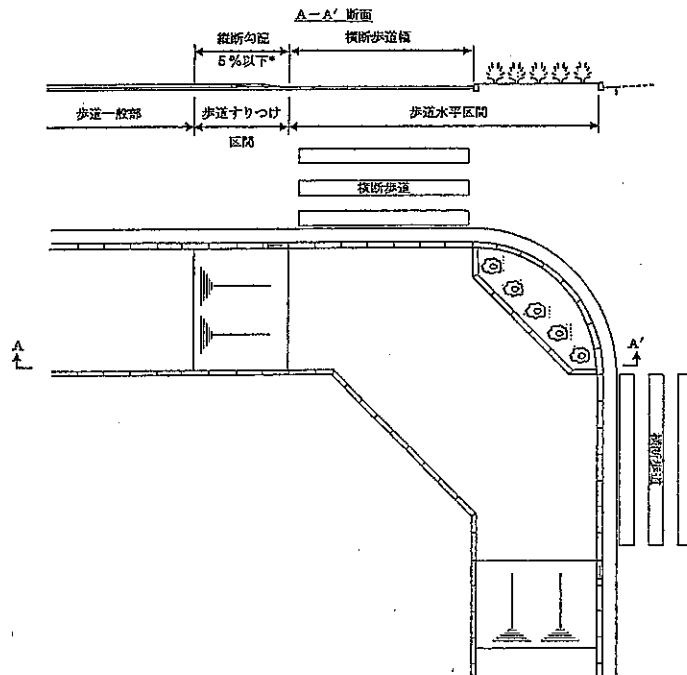
参考図 1-2 横断歩道箇所における構造



注)

- ・歩道の巻込み部において自動車の乗上げを防止するために、主要道路の車道に面して低木の植込みを設置する、又は縁石を高くする等必要な措置を講ずるよう配慮するものとする。
- ・*については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

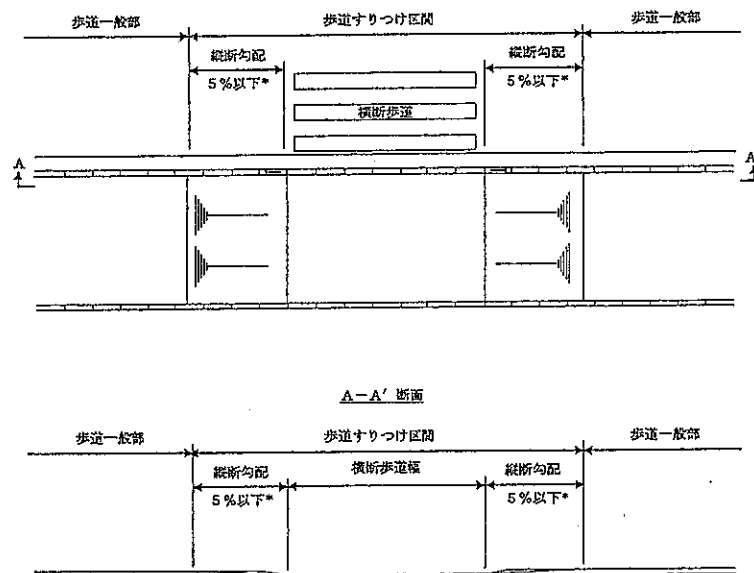
参考図 1-3 同上 (交差点に横断歩道がある場合)



注)

- ・*については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

参考図 1-4 同上 (交差点以外に横断歩道がある場合)



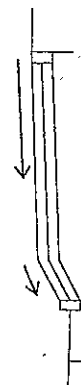
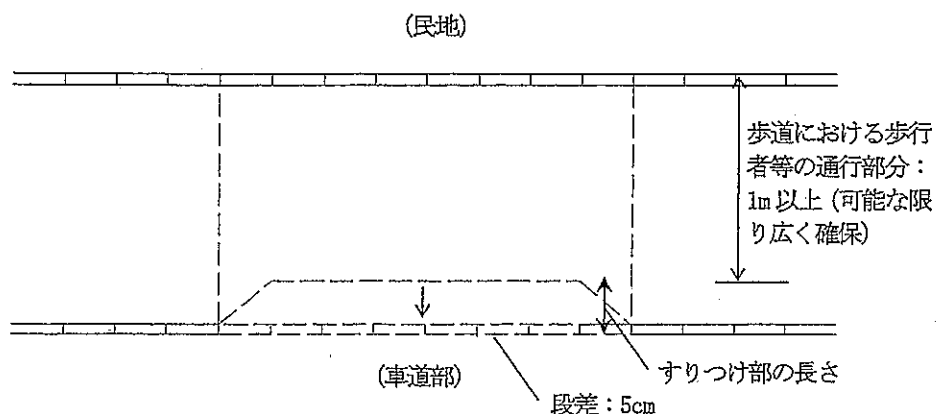
注)

- ・*については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

2 既設のマウントアップ形式の歩道での車両乗入れ部の構造

参考図 2-1 歩道内においてすりつけを行う構造

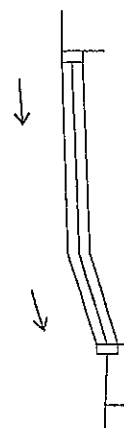
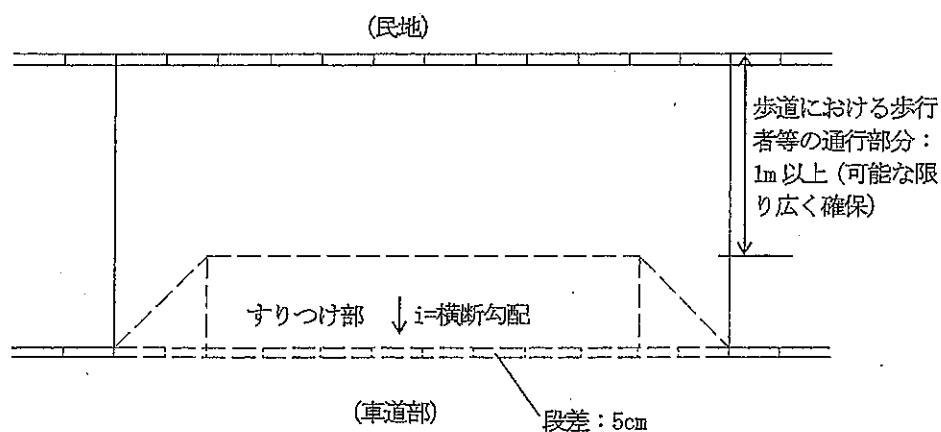
(歩道面と車道面との高低差が15cm以下の場合)



- ・歩道における歩行者等の通行部分は1 m以上を確保する。
- ・すりつけ部の長さは75cmとすることを標準とする。
- ・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。

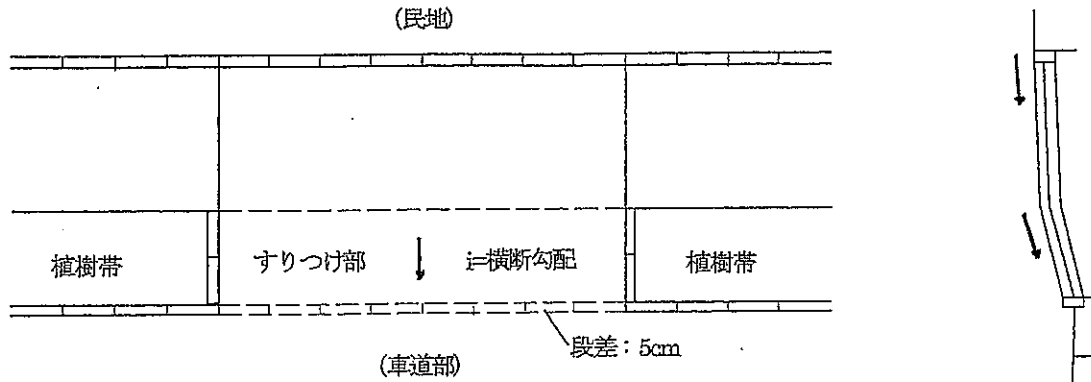
参考図 2-2 歩道内においてすりつけを行う構造

(歩道面と車道面との高低差が15cmを超える等の場合)



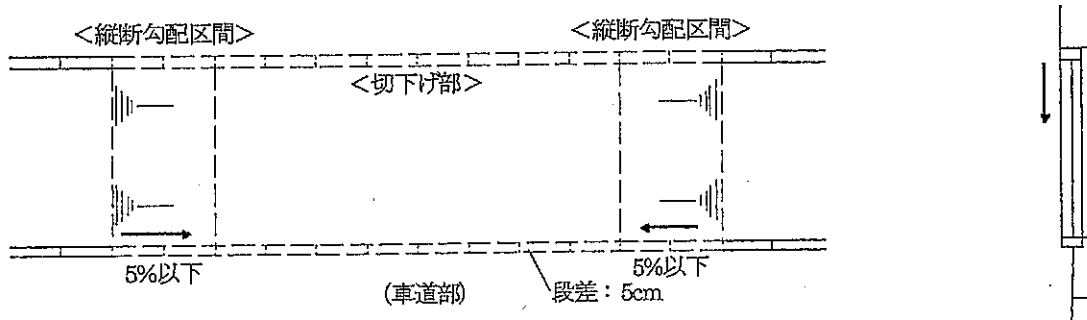
- ・歩道における歩行者等の通行部分は1 m以上を確保する。
- ・すりつけ部の勾配は15%以下(特殊縁石を使用する場合は10%以下)とする。
- ・車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行う。

参考図 2 - 3 植樹帯等の幅員を活用してすりつけを行う構造
(植樹帯等の幅員内ですりつけを行う場合)



- ・すりつけ部の横断勾配は15%以下とする。ただし特殊縁石を用いる場合には10%以下とする。
- ・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。

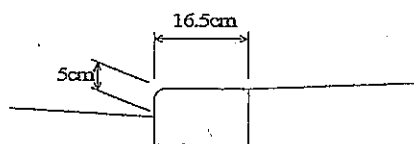
参考図 2 - 4 歩道の全面切下げを行う構造



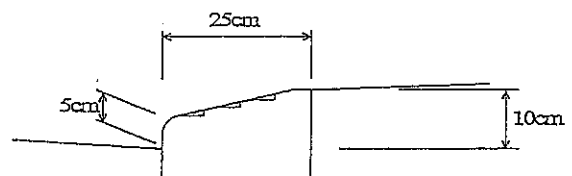
- ・すりつけ部の縦断勾配は5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

参考図 2 - 5 車両乗入れ部における縁石の構造

(a) 普通縁石

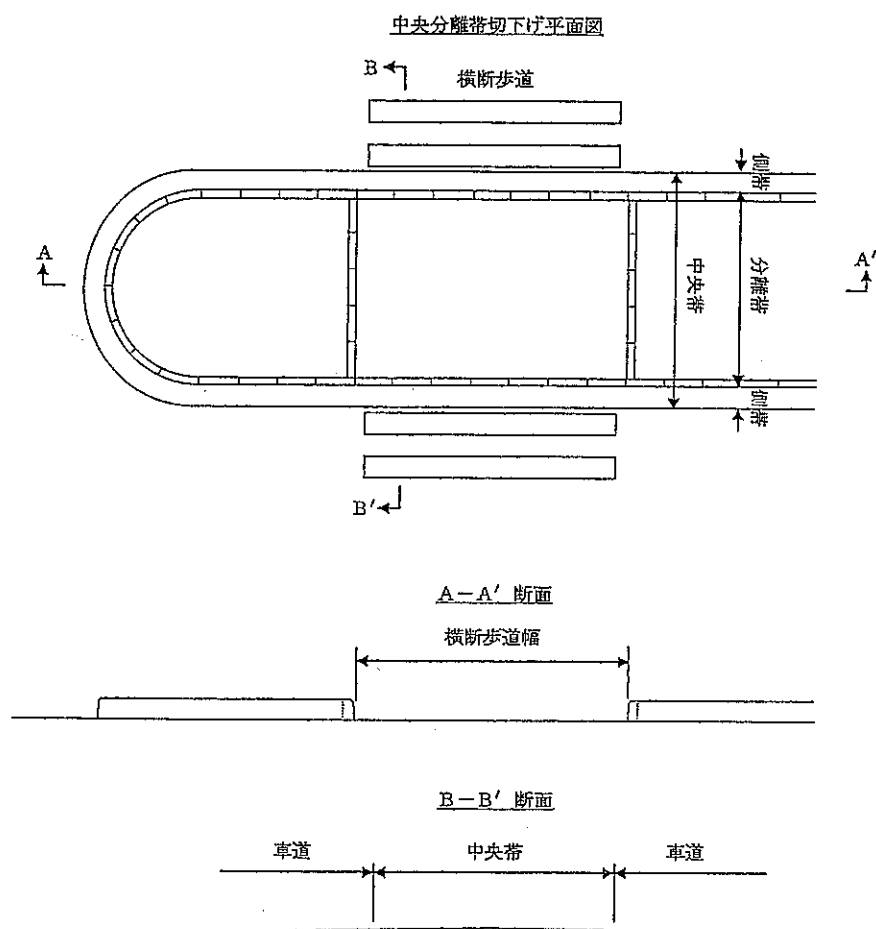


(b) 特殊縁石



3 横断歩道箇所における分離帯の構造

参考図3 横断歩道箇所における分離帯の構造



- ・歩行者及び自転車の横断の安全を確保するために、分離帯で滞留させる必要がある場合には、横断歩道箇所における分離帯と車道との段差は2 cmを標準とする。

○「歩道の一般的構造に関する基準」について

平成17年2月3日事務連絡

各地方整備局道路部道路計画（第一）課長、交通対策課長、道路管理課長、地域道路課長、路政課長、建政部都市（・住宅）整備課長、北海道開発局建設部道路計画課課長補佐、道路維持課課長補佐、地方整備課地域事業管理官、建設行政課課長補佐、事業振興部都市住宅課都市事業管理官、沖縄総合事務局開発建設部道路建設課長、道路管理課長、建設行政課長、地方計画室長あて国土交通省道路局企画課課長補佐、路政課課長補佐、国道・防災課課長補佐、地方道・環境課課長補佐、同都市・地域整備局街路課課長補佐、都市計画課課長補佐通知

「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年法律第68号、以下、本事務連絡において、単に「交通バリアフリー法」とする。）の施行等を踏まえ、今般、別添のとおり「歩道における段差及び勾配等に関する基準」（平成11年9月10日付建設省都街発第57号・道企発第78号）を廃止し、新たに「歩道の一般的構造に関する基準」（平成17年2月3日付国都街第60号・国道企第102号、以下「本基準」とする。）を定めたところです。

ついては、下記の事項に留意の上、歩道及び自転車歩行者道（以下、単に「歩道等」とする。）の整備にあたっては、適切に対処されるようお願いいたします。

（地域道路課長、都市（・住宅）整備課長 あて）

なお、本事務連絡については、貴管内道路管理者等に対しても周知されるようお願いいたします。

記

1 改正の趣旨

交通バリアフリー法の施行に伴う「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（平成12年建設省令第40号。以下、「バリアフリー構造基準」とする。）の施行や、歩道を「自動車」空間（車道）とは独立したものと位置づけた道路構造令（昭和45年政令第320号）の改正（平成13年4月施行）等を踏まえ、歩道の一般的な構造に関して、従前とは異なる規定とする必要が高まっているところである。

あわせて、歩道等の設置の要否や幅員等の構造決定について、道路構造令の規定に基づき、道路管理者等が地域の実情等を十分に考慮して、適切に運用されることが重要となっている。

これらのことから、本基準を定めたものである。

2 歩道の形式について

歩道の形式は、バリアフリーの観点から、歩道高さを5cmとするセミフラット形式を基本とする。

セミフラット形式の歩道については、車両乗入れ部によるいわゆる波打ち歩道

とはならず、また、降雨時の車道側からの雨水の流入の心配もほとんどないことから、バリアフリーの観点から望ましい構造である。

マウントアップ形式の歩道については、車両乗入れ部による勾配等が生じ、車いす使用者や高齢者等の通行が困難となるため、使用を避けることが望ましい。ただし、トンネル内など車両乗入れ部が存在しない箇所や、バス停留所付近の歩道等においては、安全性、維持管理性やバス利用者の乗降時における円滑性の観点から、マウントアップ形式の使用が望ましい場合もあるため、これらの点を勘案し、適切に歩道の形式を選択されたい。

3 横断歩道に接続する歩道等の部分の構造について

横断歩道等に接続する歩道等の縁端の段差は、本基準のⅠ－3(1)②に示すとおり2cmを標準とするが、車いす使用者、視覚障害者、高齢者等の行動特性と縁端構造に対する評価を十分に把握した上で、さらに望ましい縁端構造について検討し、縁端の構造を決定することが望ましい。

ただし、視覚障害者の識別性について工夫することなく、安易に2cm未満の縁端の段差を採用することは厳に慎まなければならない。2cm未満の縁端の段差を検討するにあたっては、視覚障害者の識別性を確保する手段を講じるとともに、車いす使用者、視覚障害者等道路利用者の意見を踏まえるものとする。

4 既設のマウントアップ形式の歩道等に設ける車両乗入れ部の構造について

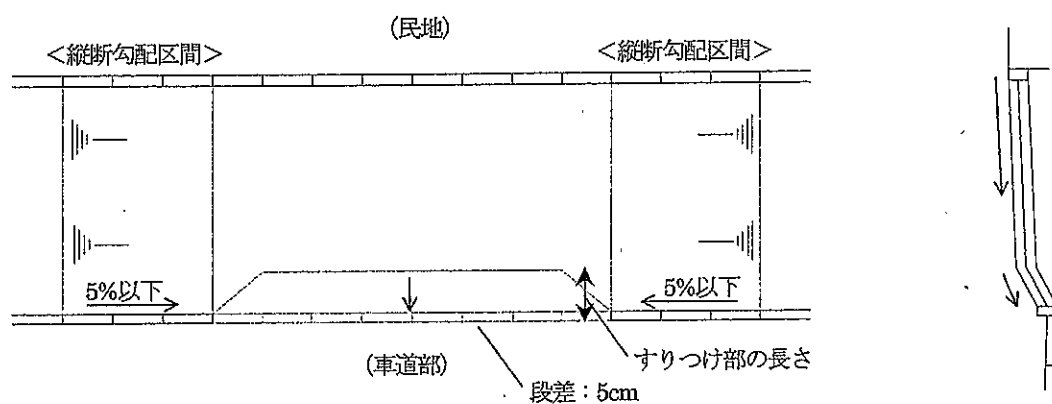
- ・既設のマウントアップ形式の歩道等に車両乗入れ部を設ける際には、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、歩道等面の平坦部の幅員を可能な限り広く確保することに配慮するものとする。
- ・歩道等面の平坦部の幅員を可能な限り広く確保するために、車両乗入れ部の構造に関して、本基準のⅡ－2(2)に規定された歩道の高さ、勾配、すりつけ幅等についての数値は、実験により求めた数値を記述している。実際の適用にあたっては、現場の状況を踏まえつつ運用されたい。特に、曲線部において車道に大きな片勾配が設置されている場合等では、車両乗入れ部の設置及びその構造について、十分に配慮することが必要である。
- ・本基準のⅡ－2(2)①－2において、関係者との調整等により可能である場合には、歩道等面の横断方向に生じる勾配を極力避ける観点から、別紙に示すとおり、車両乗入れ部の前後において歩道等面を縦断方向にすりつけ、歩道等面と車道面との高低差を15cmとなるよう車両乗入れ部を切下げた上で、Ⅱ－2(2)①－1に準じてすりつけを行い、すりつけ部の長さを75cmとすることができる。
- ・本基準のⅡ－2(2)①、Ⅱ－2(2)②の規定に関わらず、関係者との調整等により可能である場合には、Ⅱ－2(2)③に準じて、歩道等面と車道面との高低差を5cmまで切り下げ、セミフラット形式の構造とすることができる。
- ・前2項においては、当該車両乗入れ部の隣接区間における歩道等面の構造につ

いてもあわせて検討し、いわゆる波打ち歩道となることを避けるよう留意しなければならない。

- ・車両出入口の工事に係る道路法第24条の承認にあたっては、これらの事項に留意して、適切に取り扱われたい。

別紙

図 歩道等面を高さ15cmに切り下げた後、すり付けを行う構造の例



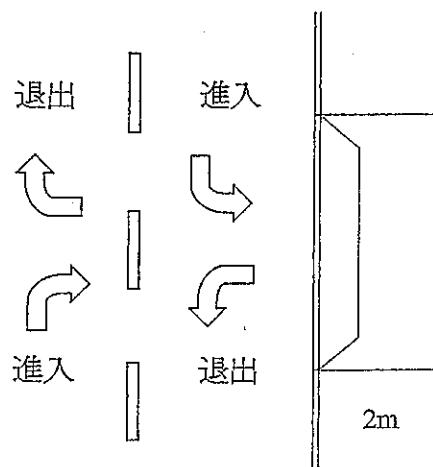
※車両乗入れ部の切下げにより生じる前後区間との縦断勾配は5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

参考資料

車両乗入れ部の構造に関する実験について

(1) 実験概要

- ・小型乗用車（2車種）、普通乗用車の3車種を使用（4人乗車時）
- ・2車線道路に2mの歩道があり、その歩道に乗入れ部が設置されている状態に対して実験を実施。
- ・乗入れ部に対して「左折で進入する場合」、「左折で退出する場合」、「右折で進入する場合」、「右折で退出する場合」を設定、走行速度（一時停止、微速、5 km/h）を設定（計54ケース）
- ・車道横断勾配は、0%と2%の場合を設定



(2) 実験結果

歩道 高さ	縁石	すりつけ幅	勾配	模型 番号	車道横断 勾配 0 %	車道横断 勾配 2 %	基準(案) への適用
15cm	普通	50cm	31.8%	A-1	3		×
		75cm	19.1%	A-2	0	0	○
	特殊	50cm	22.7%	A-3	4 (軽微)	4	×
		75cm	12.3%	A-4	0	0	○

- ・普通縁石で、すりつけ幅が50cmの場合
→車道横断勾配0%で軽い衝撃を伴って接触が発生
- ・特殊縁石で、すりつけ幅が50cmの場合
→車道横断勾配0%での接触はいずれも極めて軽微だったものの、車道横断勾配2%で軽い衝撃を伴って接触が発生
- ・普通縁石、特殊縁石のいずれでも、すりつけ幅が75cmの場合
→車道横断勾配0%、2%とも、接触は発生せず

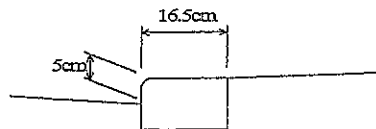
(3) 考察

- ・歩道高さ15cm、すりつけ幅75cmで、車両は接触せずに乗入れ部を通行可能。
- ・その際の縁石は、普通縁石、特殊縁石のいずれも採用可能。

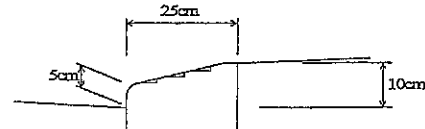
参考 1

1 構造模型

- (1) 構造模型の概要図 「参考 2」 のとおり
- (2) 縁石の形状



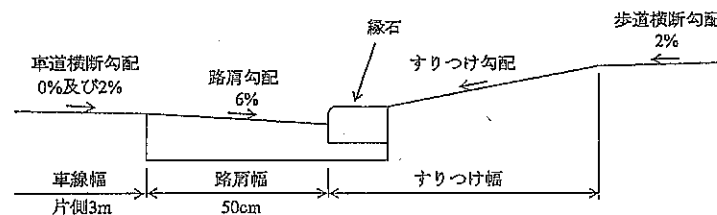
(a) 普通縁石



(b) 特殊縁石

- (3) その他構造模型の諸元

縁石形状とすりつけ幅	歩道横断勾配	路肩幅と勾配	車線数・車線幅・横断勾配
4 種類	車道側へ 2%下り勾配	幅：50cm 勾配：縁石側へ 6%下り勾配	車線数：2車線 車線幅：片側3m 横断勾配：0%及び2%



2 実験方法

- (1) 使用車種

市販の乗用車を大きさ別に3段階にクラス分けし、その中から比較的に、販売台数が多く、「最低地上高」が低い車種を選定。

車名、年式、グレード	乗車定員	排気量 (cc)	全長 (mm)	軸距 (mm)	最低地上高 (mm)
小型乗用車A 2002年式	5名	1,240	3,695	2,430	135
小型乗用車B 2002年式	5名	1,497	4,360	2,535	150
普通乗用車C 2002年式	5名	2,987	4,875	2,800	145

- (2) 進入、退出の方法

- ・左折で進入する場合
- ・左折で退出する場合
- ・右折で進入する場合

(2 ケース：右折で進入する条件の中でできる限り歩道と直角に進入、乗入れ部間口4 mの中で歩道に対して若干斜めに進入)

- ・右折で退出する場合

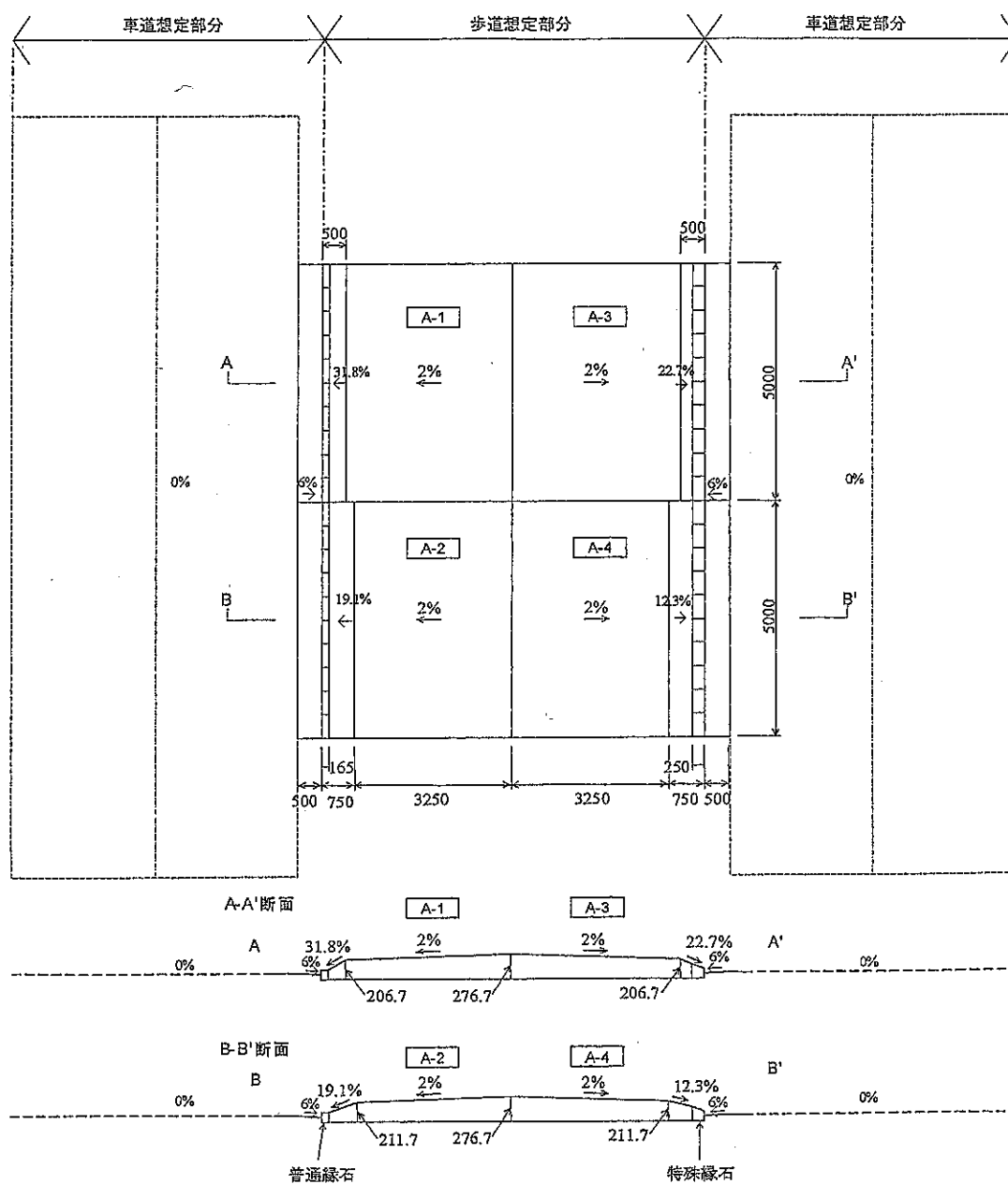
(2 ケース：右折で退出する条件の中でできる限り歩道と直角に退出、乗入れ部間口4 mの中で歩道に対して若干斜めに退出)

「歩道の一般的構造に関する基準」について

参考 2

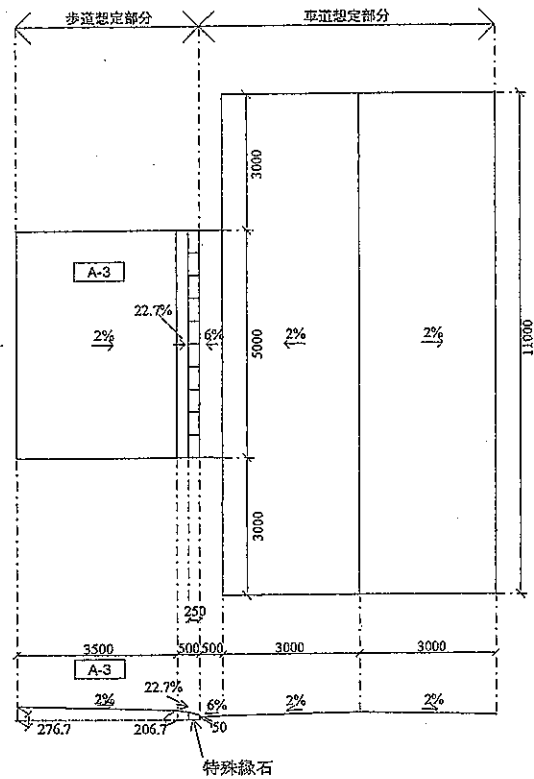
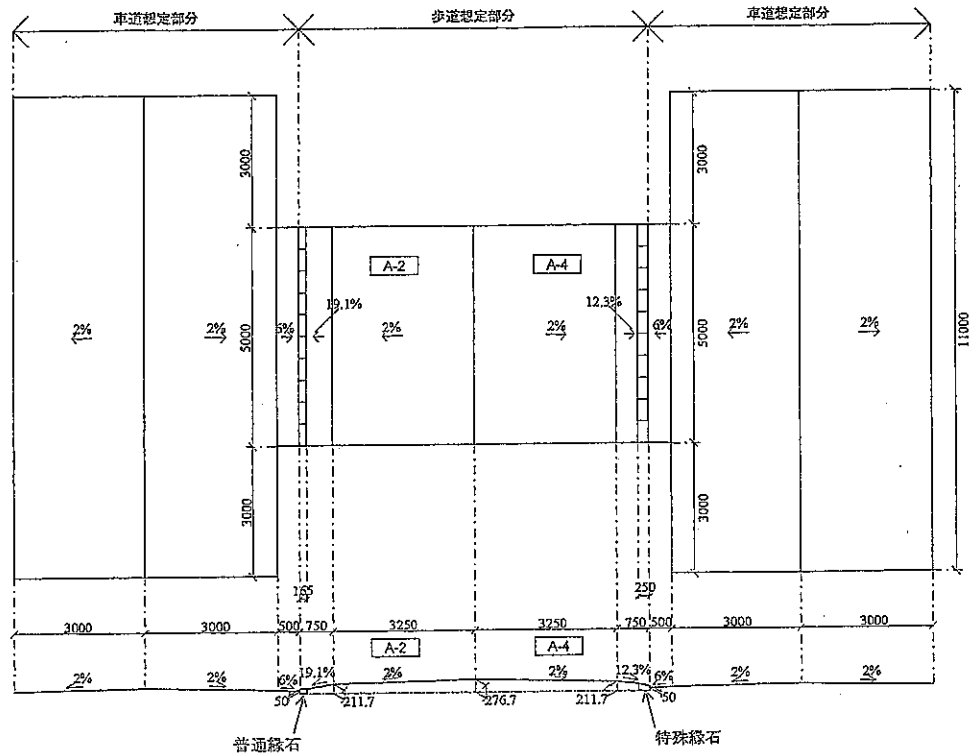
実験に用いた車両乗入れ部構造模型概要図

(A) 歩道高さを15cmと想定した場合の車両乗入れ部構造模型（車道横断勾配0%）
（単位：mm）



「歩道の一般的構造に関する基準」について

(B) 歩道高さを15cmと想定した場合の車両乗入れ部構造模型（車道横断勾配2%）
（単位：mm）



道路占用許可申請書の様式の統一の徹底について
行政手続法の施行に伴う審査基準等の設定について

○行政手続法の施行に伴う審査基準等の設定について

平成6年9月30日事務連絡
地方建設局路政課長あて建設省道路局路政
課長補佐事務連絡

最近改正 平成18年11月15日国道利第33号

平成6年7月25日付け調査依頼(「行政手続法の施行に伴い必要となる手続の策定状況について」)にご協力いただき、ありがとうございました。

行政手続法(平成5年法律第88号)につきましては、既にご承知のとおり、昨年11月12日に公布され、本年10月1日から施行されます。道路関係法令におきましては、道路法第71条第3項が削除されたことに伴い、不利益処分に係る聴聞手続が行政手続法に基づき行われることとなります。また、行政庁は、申請に対する処分の審査基準を定めるとともに、申請に対する処分の標準処理期間及び不利益処分の処分基準の設定に努めることとされています。

道路局におきましては、調査依頼の集計結果を踏まえ、処理件数の多寡、処分の内容等から総合的に判断し、行政手続法の施行に向けて、審査基準及び標準処理期間の設定に関し、新たに統一的な基準を示すべきものについて、順次通達を发出してまいりました。

貴職におかれましては、これら新たに发出した通達及び既存の通達等を参考としつつ、地域の事情等を考慮した上で、審査基準等の設定につき遺漏のないようお願いいたします。

なお、運用通達等に表示された判断の基準、指針等をもって、行政庁自らの審査基準等とするためには、当該行政庁の審査基準等は当該運用通達等と同内容である旨、当該運用通達等のどの箇所が審査基準等に該当するかを明確にしておくことが必要です。

また、別添1において道路関係法令に関して審査基準、標準処理期間及び処分基準の設定に際し参考となる法令の定め及び通達等を、別添2において道路関係法令における処分の一覧を掲げておりますので、ご参考ください。

なお、関係各課にもこの旨周知方よろしくお願い致します。

別添 1 法令の定め及び通達等基準策定の際参考となるもの

○道路法

審査基準及び不利益処分全般に渡り参考となるもの

道路法解説（道路法令研究会編・大成出版社）

〈申請に対する処分〉

- ・ § 24 「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」
(平成6年9月30日付け建設省道政発第49号道路局長通達)
- ・ § 32—1 道路法施行令 § 9～§ 16
道路法施行規則 § 4の3～§ 4の4の7
道路占用関係通達集 第2章 占用許可基準
(建設省道路局路政課監修・㈱ぎょうせい)
- ・ § 32—3 § 32—1に同じ
- ・ § 47の2—1 「特殊車両通行許可限度算定要領について」
(昭和53年12月1日付け建設省道交発第99号道路交通管理課長・企画課長通達)
「道路情報便覧」(財)日本道路交通情報センター編)
- ・ § 48の4—1 「自動車専用道路への通路等の連結許可基準について」
(昭和39年10月13日付け建設省道発第407号道路局長通達)
- ・ § 91—1 「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」
(平成6年9月30日付け建設省道政発第49号道路局長通達)
- ・ § 91—2 § 32—1に同じ

〈標準処理期間〉

- ・ § 24 「道路法第24条の承認及び第32条の許可に係る標準処理期間の基準について」
(平成6年9月16日付け建設省道政発第46号道路局政課長通達)
- ・ § 32—1 同上
- ・ § 32—3 同上
- ・ § 47の2—1 「特殊車両の通行許可に係る標準処理期間の基準について」
(平成6年9月14日付け建設省道交発第76号道路交通管理課長通達)

行政手続法の施行に伴う審査基準等の設定について

- ・ § 91—1 「道路法第91条第1項の許可に係る標準処理期間の基準について」
(平成6年9月30日付け建設省道政発第48号路政課長通達)
- ・ § 91—2 「道路法第24条の承認及び第32条の許可に係る標準処理期間の基準について」
(平成6年9月16日付け建設省道政発第46号道路局路政課長通達)

〈不利益処分〉

- ・ § 39—1 道路法施行令 § 18～ § 19の3
道路法施行規則 § 4の5
道路占用関係通達集 第3章 占用料
(建設省道路局路政課監修・㈱ぎょうせい)
- ・ § 47の3—1 「特殊車両の通行に関する指導取締要領」
(昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号道路局長通達
「車両の通行の制限について」別添)
- ・ § 47の3—2 車両制限令
- ・ § 48—2 「道路法等の一部を改正する法律等の施行について」
(平成元年12月20日付け建設省道政発第84号三局長通達第
二1(5)二)
「道路法等の一部を改正する法律等の施行について」
(平成元年12月20日付け建設省道政発第86号路政課長通達
第三)
- ・ § 48—4 同上
- ・ § 71—1 「特殊車両の通行に関する指導取締要領」
(昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号道路局長通達
「車両の通行の制限について」別添)
- ・ § 91—2 道路法施行令 § 18～ § 19の3、別表
道路法施行規則 § 4の5
道路占用関係通達集 第3章 占用料
(建設省道路局路政課監修・㈱ぎょうせい)

○共同溝の整備等に関する特別措置法

〈申請に対する処分〉

- ・ § 12—1 共同溝法 § 9、§ 12—2
- ・ § 17 「共同溝の占用許可に基づく権利及び義務の譲渡に係る認可事務取扱いについて（仮称）」10月中を目途に発出
 （「電気事業者の保安通信線たるケーブルの芯線の一部の第一種電気通信事業者に対する譲渡に係る共同溝の占用等の取り扱いについて」（平成2年3月9日付け建設省道政発第11号路政課長通達）は廃止予定）

〈標準処理期間〉

- ・ § 12—1 共同溝法 § 14—1

〈不利益処分〉

- ・ § 19 共同溝法 § 18—2
 共同溝法施行令 § 1

○車両制限令

〈申請に対する処分〉

- ・ § 12 「特殊車両通行許可限度算定要領について」
 （昭和53年12月1日付け建設省道交発第57号道路交通管理課長・企画課長通達）

別添 2

道路法等における申請に対する処分一覧

申請に対する処分の 根 拠 条 項	申 請 に 対 す る 処 分 の 内 容
道 路 法 第 24 条	道路管理者以外の者が行う工事の承認
道路法第32条第1項	道路の占用の許可
道路法第32条第3項	道路の占用の変更許可
道路法第47条の2第1項	特殊車両の通行許可
道路法第48条の4第1項	自動車専用道路との連結・交差の許可
道路法第91条第1項	区域決定後、権限取得前の形質変更等の許可
道路法第91条第2項	道路予定区域について第32条第1項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について第32条第3項を準用
車 両 制 限 令 第 12 条	特殊車両の通行の認定
共同溝法第12条第1項	公益事業者に対する共同溝の占用の許可
共 同 溝 法 第 17 条	入溝者の権利及び義務の譲渡に対する認可

道路法等における不利益処分一覧

不利益処分の根拠条項	不 利 益 処 分 の 内 容
道 路 法 第 21 条	他の工作物管理者の工事施行命令
道路法第22条第1項	工事原因者への工事施行命令
道路法第39条第1項	道路占用料の徴収
道路法第40条第2項	現状回復に代わる措置の指示
道 路 法 第 43 条 の 2	車両積載物の落下予防等措置命令
道路法第44条第4項	工作物管理者の危険防止措置命令
道路法第47条の3第1項	違反車両の通行中止等の措置命令
道路法第47条の3第2項	道路に関する必要な措置命令
道路法第48条第2項	道路保全立体区域内での措置命令
道路法第48条第4項	行為の中止、物件の除去等の命令
道 路 法 第 48 条 の 6	違反行為の中止その他の措置命令
道 路 法 第 48 条 の 10	通行中止その他の措置命令

行政手続法の施行に伴う審査基準等の設定について

道路法第58条第1項	原因者への工事費用負担命令
道路法第59条第3項	原因者への工事費用負担命令
道路法第60条	工作物管理者への費用負担命令
道路法第61条第1項	受益者への工事費用負担命令
道路法第68条第1項	非常災害時の土地の収用、処分
道路法第68条第2項	非常災害時の防御従事命令
道路法第71条第1項	許可等の取消し、工作物の除去命令等
道路法第71条第2項	許可等の取消し、工作物の除去命令等
道路法第71条第5項	道路監理員による措置命令
道路法第71条第6項	道路監理員による措置命令
道路法第73条第1項	負担金等の督促
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第39条第1項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第40条第2項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第44条第4項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第48条第2項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第48条第4項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第71条第1項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第71条第2項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第71条第5項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第71条第6項を準用
道路法第91条第2項	道路予定区域について道路法第73条第1項を準用
共同溝法第19条	公益物件の除去、工事の中止命令等
共同溝法第25条	負担金の督促

各土木（建築）事務所長 殿

土木建築部長
（道路維持課）広島県地方機関の長に対する事務委任規則の一部改正にともなう委任事務の
取り扱いについて（通知）

5月23日付け広島県規則第50号で「広島県地方機関の長に対する事務委任規則」の一部が改正されました。

次の事務は、委任規則第4条に該当する場合のほかは貴職において処理されることとなったので、別紙要領によって処理してください。

（中 略）

（別 紙）

道路法第24条の規定による道路管理者以外の者の行う工事（以下第24条工事という。）の設計及び実施計画の承認について

1 道路管理者は、与えられた権限と責任において道路の新築、改築、維持補修その他の管理をしているが、道路管理者以外の者が自らの必要によって道路に関する工事または道路の維持を行おうとする場合、道路管理上支障がなければその工事の施行を承認できる旨およびその手続きを定めたのが本条である。

例えば、工場、店舗、車庫などの前面を舗装するとか、土地造成にともないこれを道路と接続するため法面埋立、切り取りあるいは道路橋梁の新築改築を行おうとする場合で、道路の効用を増加しかつ、道路の構造保全および交通に支障がない場合である。

2 24条工事承認の一般的技術的審査基準

別紙（一）

3 24条工事の事務処理および工事の指導監督

(1) 申請書の審査

イ 申請書様式 様式（二）

ロ 申請書記載内容

路線名と工事箇所との関係に誤りはないか。

改築区域 幅員、延長、面積が図面と一致しているか。

改築目的 改築を必要とする原因および設置する工作物等具体的に記載しているか。

工作物物件または施設の構造 } 具体的に、詳細に記述し、図面はその記述を図解したものとするよう指導すること。
工事の実施方法 }

工事期間 いつからいつまで、または工事着手の日から○日以内とし、工事内容に適應した日数であるか、また年末年始、行楽シーズン、その他気象状況等勘案した適当な時期であるかを検討し、必要に応じて時間の制限もすること。

その他 他の施設、構造物との関係において承認・同意などを必要とする場合、その書面が添付されているか。

(2) 承認手続き

24条工事は、道路管理者の承認によって申請者は申請に係る工事等を行う権能が与えられるもので、従来提出される申請書、進達文書に「許可」の字句が記載されている例が多いが、これは「許可」ではなく「承認」であることに留意すること。

24条工事の申請に対する不承認の処分、または承認に付した条件について不服申立ておよび訴訟を提起することができることに留意すること。

条件は、例文的にならず具体的に記載しないと付した条件が有効に働かないことがある。

指令書様式 様式（三）

(3) 工事の指導監督および竣功検査

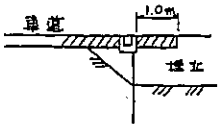
24条工事は、道路管理者以外の者が施行するものであるが、この工事完成後は道路管理者がこれを引き継いで管理するものであり、24条工事が介在したとしても公物としての性格に何らの変化をきたすものではないから、管理権と管理責任の関係において権限の乱用とならない範囲で必要な措置をせしめるべきである。

工事施行にあたっては「道路工事施工に伴う現場管理の遵守事項」（昭和40年12月土木建築部発行）に定める事項を厳守させることとし、常に施行状況を把握し、必要な指示をし、および措置を命ずること。

工事完成の届け出があったときは、すみやかに検査をし、引き継ぐこととなるが、検査にあたっては厳正な態度で臨み承認に際して付した条件が完全に履行されているか、工事に手抜きはないか、その他工事完了検査にあたりチェックすべき事項について綿密に点検し、将来この工事に原因して構造上の欠かんによる道路の損壊、あるいは交通事故惹起の原因となることのないよう慎重に扱うこと。

道路工事施行承認の審査事項と承認基準

審 査 事 項	承 認 基 準
1 側溝の設置，官民境界は明確か。	盛土区間はもち論，切土区間においても，官民境界線の官地側に側溝を設置させること。境界確認にあたっては，用地買収関係図書をじゅうぶんに参考にする事。
2 側溝の規格，特に側壁の厚さ，蓋の構造等通過荷重等を勘案して決定されているか否か。	構造物の規格については標準設計図表に示された基準を適用すること。
3 側溝規格の流水断面の有無及び流水の末端処理の適否	民地内の排水は民有地内にて処理するよう条件をつけること。やむをえない場合は，側溝に民地排水を許すがその場合は流水断面決定に注意すること。 ガソリンスタンド，自動車修理工場その他公害のおそれのある汚水は必ず道路側溝で処理しない構造とさせること。
4 側溝蓋の架設の必要のない区間についても将来蓋が架設できるような構造となっているか否か。	側溝には鉄筋コンクリート蓋を掛けるを原則とし，蓋の掛りは5 cm以上と
5 既設構造物に継足を行う場合は，特に強度並びに新旧コンクリートの密着及び施行の可否	すること。原則として上図の寸法を基準とし断足拡巾部の根入れは既設構造物基礎と同じ深さとし，出入車両の荷重と基礎地盤の状態によっては，既設構造物を撤去して基礎杭を施行して新しく施工させること。 継足にあたっては既設表面をワイヤーブラシ等で清掃すること。
6 既設水路上を埋設して，上部を利用する場合，蓋の強度及び集水柵の設置並びに構造の可否，並びに流水断面の有無	集水柵の構造規格は標準設計図表に示された基準を適用すること。
7 既設水路及び側溝を埋設して法面を埋設する場合は，水路等の利用関係者の承認を得ているか否か。	水路等の利用関係者の承認書（同意書）を添付すること。
8 コンクリートのセメント使用量の記入の有無	側溝蓋等鉄筋コンクリート構造物については320 kg/m ³ 遣いとし無筋コンクリート構造物については220 kg遣いとする。
9 法面の埋立部の勾配と側溝の新設位置について	舗装を行う場合の勾配は1.5～2.0%（既設車道舗装勾配に合致さず）舗装を行わない場合の勾配は4%とするを原則とする。 側溝は，道路敷地内に設置させることを原則とし現道幅員が極めて狭いときは民地側に設置させること。この場合，側溝は道路管理者が管理し，その側溝敷地は道路管理者が無償使用する。 複断面の場合コンクリートブロック（12 cm×30×70）もしくはコンクリート側溝（30×30）を官地側に設置さすこと。盛土部分はじゅうぶんしめかためること。

10 車両の出入道（ガソリンスタンドの場合を除く）の幅員と設置数及び舗装の有無	舗装工事は、コンクリートおよびアスファルト舗装要綱の定によることとし車両の出入道はすべて舗装を行うものとする。この場合出入道の民地側についても側溝保全上舗装を幅1m以上行うこと。 
11 削 除	
12 路盤工及び舗装厚の記入の有無	路肩舗装は、（アスファルト舗装の場合は路盤20cm以上舗装厚8cm以上、コンクリート舗装の場合は路盤15cm以上舗装厚20cm以上）既設車道舗装と同種のものを施工する場合は原則として舗装厚はこれと同一とすること。 歩道舗装及び側溝保全上民地側に施工する舗装については路肩舗装基準を参考に使用目的により考慮すること。
13 官民境界線の記入の有無	平面図、横断図には必ず官民境界線を記入すること。
14 削 除	
15 給油設備位置と道路境界線との間隔が4m以上あるか否か。	固定給油設備は道路境界線から4m以上とる規定がある。（危険物の規制に関する政令第17条）
（注意）（イ）切土部法面の土砂採取については、土砂の使用目的等勘案し、時価で処分することができる。 （ロ）盛土部分の土砂採取は、民地側から掘削させる事を原則とし道路面を汚さないこと。 （ハ）承認条件を厳正に履行できるか否か又、道路管理上、交通安全対策上支障ないか否かを事前に十分調査し多少なりとも不安をもたれる申請は極力抑制すること。	

（注） 「11 歩道へ自動車を取り入れる場合の構造上の適否」及び「14 ガソリンスタンドの場合の車両出入道等の構造上の適否（モーター等も含む）」を削除。昭和61年1月31日付け土木建築部長通知

様式（二）

道 路 改 築 工 事 承 認 申 請 書

昭和 年 月 日

広島県〇〇土木（建築）事務所長 殿

出願者 住所 (郡・市) (町・村) 字 番地
氏名 ○ ○ ○ ○

次のとおり道路を改築したいので、承認してください。

- 1 改 築 の 箇 所
- 2 道路の種類及び名称
- 3 改 築 区 域

延長	メートル
幅	メートル
面積	平方メートル
- 4 改 築 の 目 的
- 5 工作物件又は施設の構造
- 6 工事の実施方法

⑦

道路法第24条に規定する道路管理者以外の者が承認を受けて行うことができる道路に関する工事とは、道路の新設、改築、または修繕に関する工事であるが、道路の側溝へ蓋を設ける工事、道路法敷へ盛土をしたり、あるいは切取る等の工事を行い道路を設ける場合、これを道路の占用として扱うことは道路を使用する権利を与えることとなり、その使用が排他、独占的かつ継続的な公法上の権利であることから将来、交通事情ならびに付近における諸般の状況の変化等による道路の構造、使用形態等について占用権に起因して紛争あるいは支障を及ぼすことがあるとも考えられるため、この種の通路の設置に当たっては、施工後は一般的な道路の使用として認めることとなる道路法第24条の承認として扱うことが妥当と考えられるので、在来道路の構造に変更を生じさせる工事は、たとえそれが通路として使用する等小区域に限られるものであっても道路の改築と解して処理することとしてください。

この場合においても道路管理上支障があると認められるもの、または工法、設計等が適当でないもの等については承認すべきではないので、承認に当たっては十分注意してください。

なお、従来占用として許可していた通路で、この解釈により占用として扱わなくなるものについては、占用許可を受けている者に対し占用許可を取り消し料金を徴収しないこととするが通行を禁止し制限するものでないことの説明を行ったうえ道路法第71条第2項第3号に基づき許可の取り消しを行うこととしてください。

昭和61年1月31日

各土木（建築）事務所長 殿

土木建築部長
（道路維持課）

道路法第24条の承認工事の取り扱いについて（通知）

道路法第24条に係る、車両の出入りのための歩道改築工事を承認する場合の承認基準を次のとおり定めたので、今後は、この基準により遺憾のないよう取り扱ってください。

ついては、昭和42年6月26日付け土木建築部長通知「広島県地方機関の長に対する事務委任規則の一部改正にともなう委任事務の取り扱いについて」中、道路工事施工承認の審査事項と承認基準11歩道へ自動車を乗り入れる場合の構造上の適否、14ガソリンスタンドの場合の車両出入道等の構造上の適否（モーター等も含む。）は廃止します。

なお、申請書の添付図面は、昭和58年2月9日付けで建設省道路局路政課長から別紙のとおり通達があったので、定型的に処理できるものについては、別紙「歩道加工申請図の簡素化」例を参考に簡素化に努めてください。

車両の出入りのための歩道改築工事承認基準

歩道の改築工事の承認については、歩道本来の目的が損なわれることのないよう下記事項を留意のうえ処理すること。

- 1 原則として交差点及び曲角は認めない。
- 2 原則として横断歩道及びバス停のある場所又は、歩行者の特に多い場所付近は認めない。
- 3 歩道へ自動車を乗り入れる場合は、別図のように一部盤下げ構造とすることを原則とする。ただし、切り下げ部分が著しく連続して歩行者が危険にさらされないよう考慮すること。
- 4 出入口の設置数は、原則として次のとおりとする。

間 口 幅 (民 地)	出 入 口 の 設 置 数		
	直角出入口のみ (A 型)	斜め出入のみ (B 型)	直角斜め混合 (A ・ B 型)
30m未満	1 箇所	—	—
30m以上 50m未満	2 箇所以下	2 箇所以下	2 箇所以下
50m以上100m未満	3 箇所以下		
100m以上	4 箇所以下	4 箇所以下	4 箇所以下

出入口相互の間隔は、10メートル以上を原則とし、出入口以外は民地側に20cm以上の柵又は駒止めを設置させること。

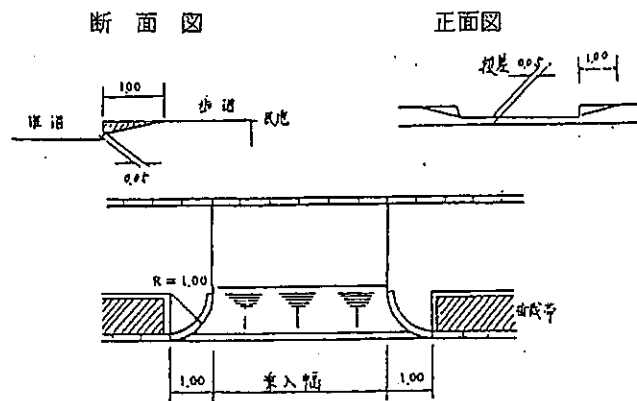
なお、出入口の幅員等については別表によること。

別図 乗入口の歩道加工形状

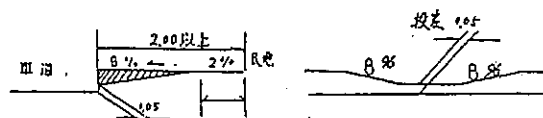
1 マウンドアップ型式歩道

(単位 m)

a 植栽帯の設置されている場合



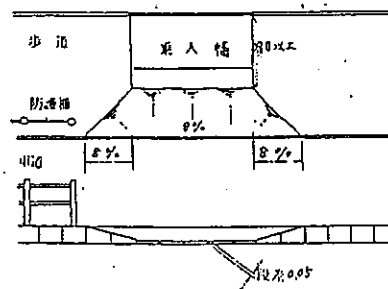
b 歩道幅員2.00m以上で植栽帯の設置されていない場合



ただし、8%勾配で施工した場合、残りの2%部分が0.9m未満となるときは、8%にかかわらず、車道側と民地側とを結んだ線に施工させるものとする。

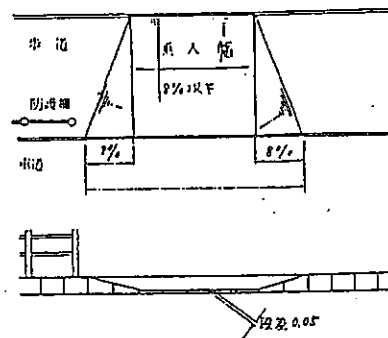
(水平区間 ≥ 0.9 のとき)

(2%部分)

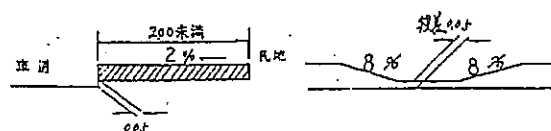


(水平区間 $W < 0.9$ のとき)

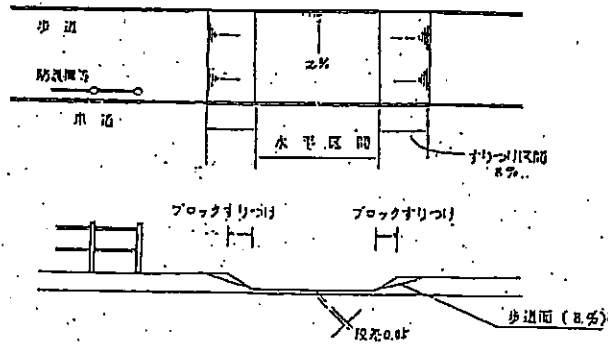
(2%部分)



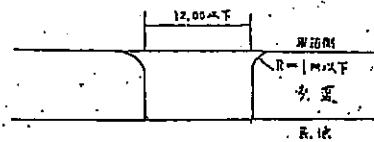
c 歩道幅員2.00m未満の場合



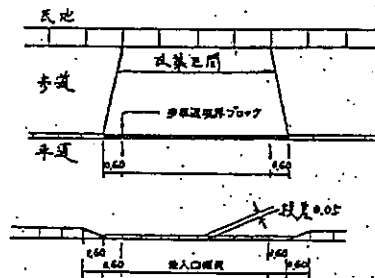
ただし、民地割を切り下げることにより、切り下げ勾配が8%以下となる場合は、前記bの例により施工できるものとする。



d 大型車 (6.5t超) の出入口特例



2 フラット型歩道



別表 乗入幅規格表

申請目的により通行の可能性のある自動車の種類を判断し下表を適用する。

単位：m

型 式	車 種	A 型	B 型
		幅 (m)	幅 (m)
I 種	乗用小型貨物自動車	4.0以下	—
II 種	普通貨物自動車 (6.5t以下)	8.0以下	7.0以下
III 種	大型及び中型貨物自動車 (6.5tをこえるもの)	12.0以下	8.0以下

(注) (1) 出入する車種の最大のものを適用する。

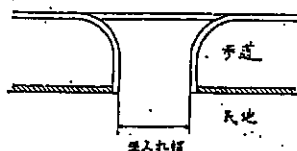
(2) A型、B型とは下図の型式をいう。

(3) 車種はいずれも単車の場合である。トレーラー又は特殊な車両が出入りする箇所は別途考慮することができる。

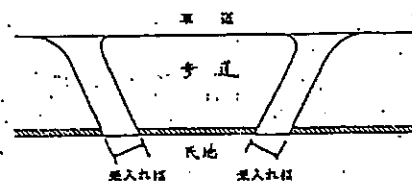
(4) 乗入幅の数値はA型、B型いずれも乗入方向に直角方向の長さとする。

(5) 出入口の形状は、直角方式 (A型) を原則とするが、必要に応じて斜方式 (B型) とすることができる。

A 型



B 型



舗装厚表

乗入規格表による車種により下表を適用する。

(単位 cm)

種 別	車 種	セメントコンクリート舗装		アスファルト舗装			
		コンクリート	路 盤	開 粒 度	粗 粒 度	A, 安定処理	路 盤
I 種	乗用・小型貨物自動車	15	10	5			20
II 種	普通貨物自動車	20	20	5			30
III 種	大型及中型貨物自動車	25	25	5		10	20

(注) 1 舗装厚は出入する車種の最大のものを適用する。

2 コンクリート舗装の場合コンクリート舗装要綱によるものとし生コンクリートの呼び強度(設計基準強度)

28=210kg/cm²以上とする(最大骨材寸法 20~25mm)。

3 アスファルト舗装の場合はアスファルト舗装要綱によるものとする。

4 路床土は良質土を用いるものとする。

5 路盤材料は粒調碎石又はクラッシャーラシを用いるものとする。

6 申請者の都合により乗入幅を縮小する場合においても舗装厚は、減じないものとする。

7 上表は申請者自らが施工する場合であり当県工事と同時施工で当県側で施工する場合の舗装厚については別途考慮できるものとする。

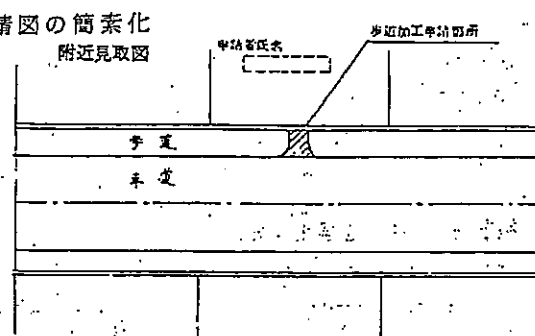
8 寒冷地については別途考慮できるものとする。

(備考) 1 交通区分は、I種、II種、III種を各々L、A、B交通で考えている。

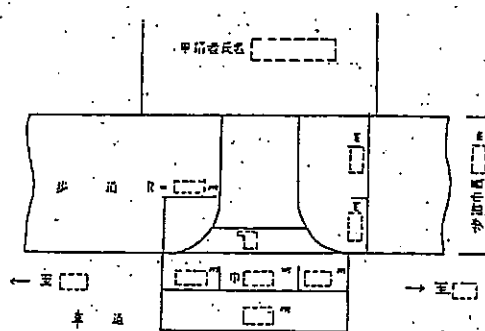
2 路床土の設計CBRは12で考えている。

歩道加工申請図の簡素化

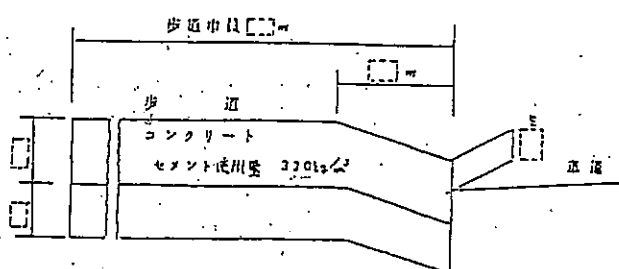
(例1)

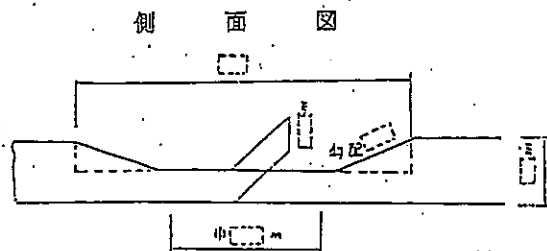


平面図



断面図



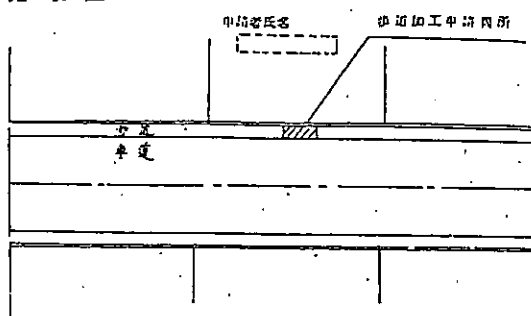


- (注) 1 主要寸法は、使用車種により当県の基準がありますので御照会下さい。
 2 側面図の切り取り、すり付けを……で施工される場合はその表示をして下さい。

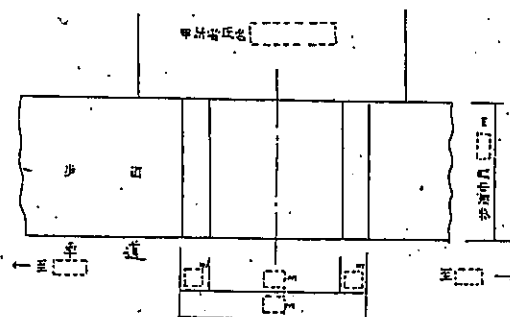
歩道加工申請図の簡素化

(例2)

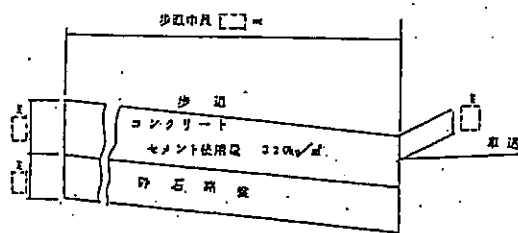
附 近 見 取 図



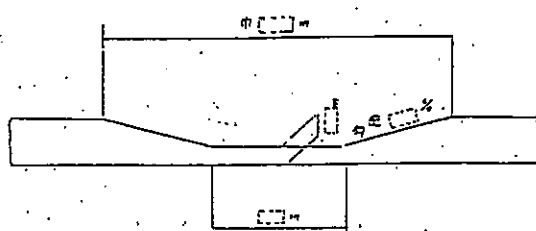
平 面 図



断 面 図



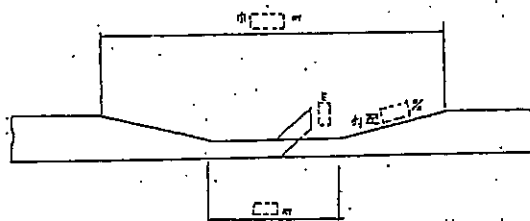
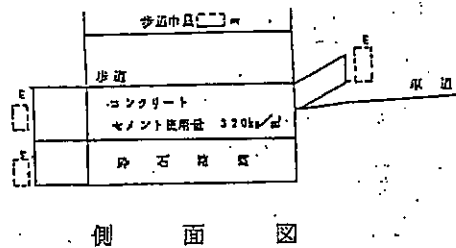
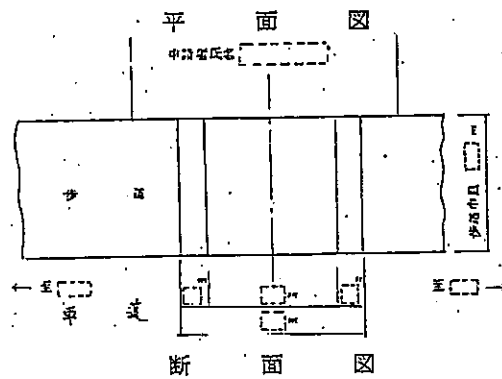
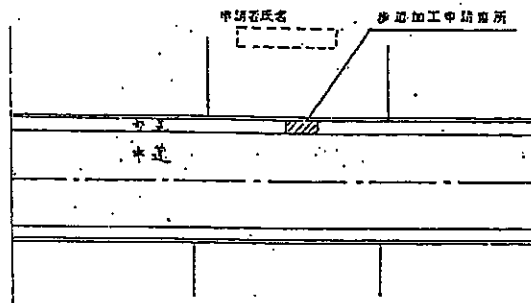
側 面 図



- (注) 1 主要寸法は、使用車種により当県の基準がありますので御照会下さい。
 2 側面図の切り取り、すり付けを……で施工される場合はその表示をして下さい。

歩道加工申請図の簡素化
(例3)

附近見取図



- (注) 1 主要寸法は、使用車種により当県の基準がありますので御照会下さい。
2 側面図の切り取り、すり付けを……で施工される場合はその表示をして下さい。

昭和49年9月9日

各土木（建築）事務所長 殿

土木建築部長
(道路維持課)

他の道路との交差に関する取り扱いについて（通知）

新設される市町村道及び農・林道、或いは住宅団地等からの道路を、県が管理する道路に接続する場合に、これらの道路が無秩序に接続することは、在来道路の構造保全並びに道路機能、更に交通安全等、道路管理上支障が大であるため、道路の取付けについて他の道路管理者から協議があったとき、或いは、道路法第24条の規定に基づく道路管理者以外の者から

申請があった場合には特に慎重に取扱ってきたところと思いますが、平面交差にかかる取扱方針を別紙のとおり定め道路管理に万全を期することとしたので、これが取扱いについて遺憾のないようにしてください。

なお、この取扱方針は交差に関する主な留意事項を定めたものであるが、その主旨は道路構造令によるものであり、細部については同令によって処理することとしてください。

県が管理する道路と他の道路との平面交差に関する取扱方針

1 交差または接続の位置

(1) 本線の曲線半径 $R \geq 100\text{m}$ の区間内を原則とする。

(2) 本線の縦断勾配

原則として本線の勾配が2.5%以下の区間とする（なるべく平坦部での接続が望ましい）

やむを得ない場合でも3.5%を越える区間への接続はさけること

(3) 交差路の間隔

	1 種	3 種	4 種	
非信号交叉点同士	$3 \cdot v \cdot n$	$2 \cdot v \cdot n$	$1.5 \cdot v$	$v = \text{設計速度 (km/h)}$ $n = \text{車線数}$
信号交叉点同士		$3 \cdot v$	$3 \cdot v$	
非信号・信号交叉点		$2 \cdot v \cdot n$	$1.5 \cdot v$	

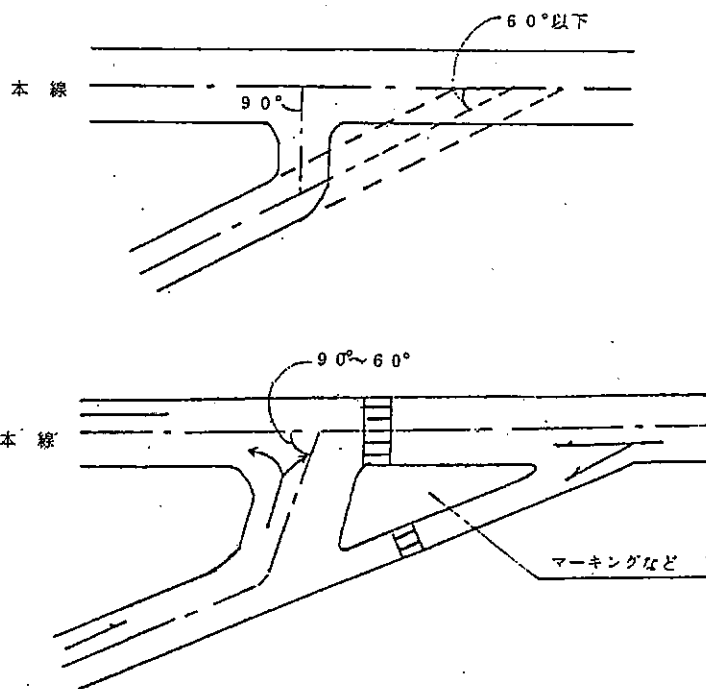
(4) その他

視距のとれない位置（トンネル出口、掘割り道路付近）は絶対接続を避けること。

2 交差点の形状

(1) 本線との交差角

交差角は 60° 以上のできるだけ直角に近い角度で接続すること、やむを得ず 60° 未満となる場合は導流島、左折路等を設けて交差点が過大とならないようにすること。



(2) 交差又は接続の形状

(イ) 交差点の脚数は4以下とする。

(ロ) 原則として、くい違い交差、又は折れ脚交差としないこと。

(ハ) 既設三差路で既設接続路と同一側への接続はさけること。

特に(ロ)は国県道をはさんで異なる事業で接続する道路が計画される場合があるので注意し調整すること。

3 接続路の設計要素

(1) 接続路の縦断勾配

(7) 本線取付付近では、できるだけ水平が望ましい。少なくとも路肩端から次の表に示す区間は2.5%以下とすること

(A)

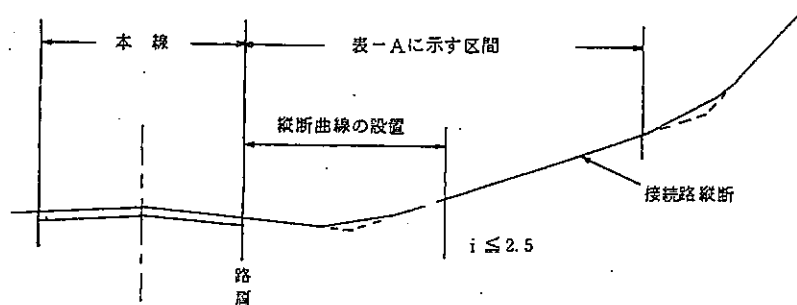
本線規格	取付部分の区間
3-3, 4-2	35 (m)
3-4, 4-3	15 (m)

(イ) 交差点の取付部および交差点前後の相当区間の勾配はできるだけ緩とする。

(ロ) 縦断曲線の頂部又は底部付近に交差点を設けないようにする。

(2) 接続路の縦断曲線

接続路の縦断勾配の変化点が路肩端より30m以内にある場合は衝撃緩和、視距確保のため縦断曲線を設置すること



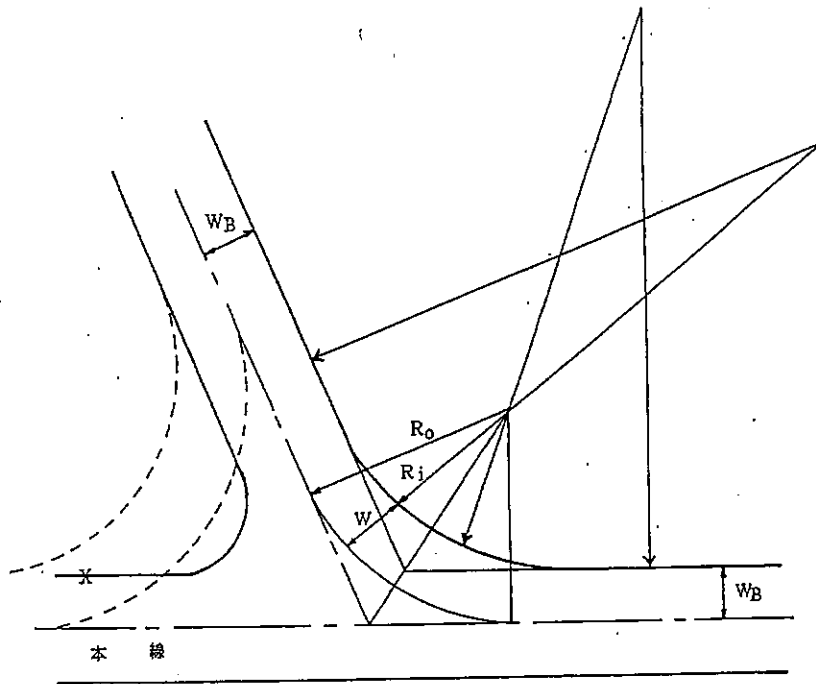
4 接続路の隅角剪除

一般に接続路の設計車両はトラック (T) とし、市街部で大型車の規制がある場合は乗用車 (P) を設計対象としてもよい。

車両別の設計数値の下限値は下表のとおり

設計車両	R _o	R _i	WB	W
乗用車 (P)	13	7	3.0	3.0
セミトレーラー連結車 (T)	16	10.5	3.0	5.5

R_o 車両外側回転半径 (m)
R_i 車両内側回転半径 (m)
WB 基本巾員 (m)
W 導流路巾員 (W = R_o - R_i)



5 右・左折車線等の設置

本線交通流が接続路設置により阻害されることのないよう、必要があれば右左折車線を設けるよう指導のこと。特に国道、主要地方道等の沿線で大規模に行われ将来の交通流に大きな支障が予想される場合は注意が必要である。

6 接続路の巾員

接続路の巾員が2車線ない場合（車巾 5.0m程度以下）は本線との取合部分30m以上の区間を2車線以上（車巾 5.5m以上）の巾員にすること。すり合わせはこの区間外ですること。

目的 …… 交差点の出入交通をスムーズにする。

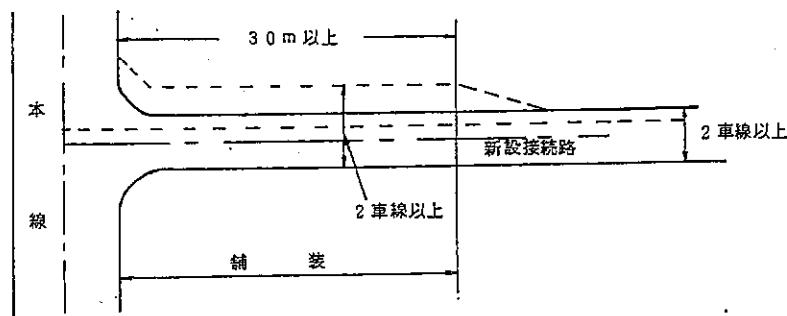
7 接続路の舗装

本線に接続する道路は本線路肩端より30m以上の区間は必ず舗装すること。

目的 …… 本線への土砂流入防止

防じん

交差点の安全性確保



8 排水

① 接続路の側溝は本線側溝と接続させないで処理させること。又本線横断暗渠は許可しない。

② ただし市町村工事等公共事業で止むを得ない場合は1.0m×1.0m以上のBOXで横断させること（設置後の管理確認は書面とすること）

③ 接続路面上の雨水の本線への流入は防止するよう処理すること（横断グレーチング等によって）

①～③の目的

開発行為等の取付道路の側溝や横断暗渠は将来生活污水等が排水されると想像され、これが国県道へ流入されると維持管理上問題が起きる可能性があるため

道 第 1 3 1 9 号
昭和 3 8 年 8 月 6 日

各 土 木 出 張 所 長 殿

土 木 建 築 部 長
(道 路 課)

宅地等の造成に伴う沿道区域の取締りについて（通知）

最近さかんに沿道区域内に宅地等が造成される傾向にあるが、造成される宅地等が道路敷よりも高い場合においては、道路の構造に及ぼす損害又は交通に及ぼす危険を防止するため、沿道取締規則第2条第1項第2号の規定により側溝を設置させるよう積極的な指導をされたい。

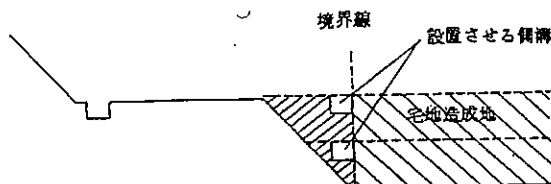
なお、側溝を設置させる場合においては次によられたい。

記

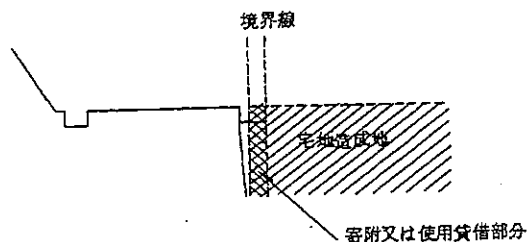
- 1 法敷を有する道路に隣接する土地について、宅地等を造成する場合においては、側溝端を道路敷地境界線と一致するよう設置させること。
- 2 法敷を有しない道路に隣接する土地について、宅地等を造成する場合において、側溝巾が法敷巾を超える時は超える部分に対応する土地の寄附又は民法第593条による使用貸借（この場合境界を明らかにすること）などの方法により設置させること。
- 3 1. 2. によって設置させた側溝は事後完全な維持管理を行うため、県に寄附させるよう指導すること。寄附に応じない場合においては、側溝は道路敷外に設置させ事後に維持管理は設置者に行わせること。
- 4 寄附の如何にかかわらず、境界線から1m以内の土地を道路敷より高くする場合は、側溝を設置しなければならないものであり、かつ、境界線から1m以内の土地の形質を変更する場合は、同規則第3条第1項の規定によって届出の義務が課されているので、この励行をさせること。
- 5 現在改良計画のある道路については、前各号にかかわらず計画にしたがって処理すること。

例 図

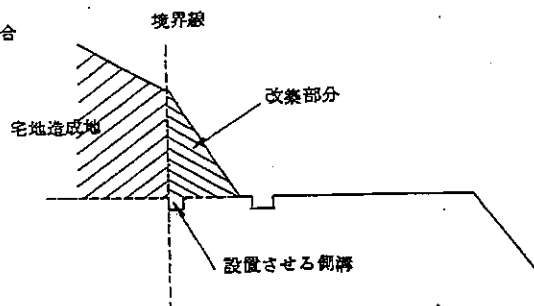
1 の場合



2 の場合



1 の場合



昭和41年11月30日

各土木（建築）事務所長 殿

土木建築部長
（道路維持課）

道路予定地内の工事等について（通知）

道路法（以下「法」という。）第24条の道路管理者以外の者の行う道路に関する工事の承認については、法の構成および本条の趣旨から、供用開始されている道路に適用されるものと解し、かつ運用されてきたところであるが、道路予定地については、法第91条第1項で、道路管理者の許可を受けなければ当該土地の形質を変更し、工作物を新築し、改築し、若しくは大修繕し、又は物件を附加増加することができないと規定されているので、道路の区域を決定し、供用開始されるまでの間に、工事等について許可の申請があったときは、現在および将来にわたり道路管理上支障がないときは、法第91条第1項によって許可をうけるよう指導してください。

1 法第91条第1項は、法第18条第1項で道路の区域が決定された土地について、道路管理者が所有権、使用权、その他の何らの権原を有しないときでも、道路管理者の許可を受けなければ工作物の新設、改築又は物件の附加増置はできないと規定しており、これは、区域決定後移転に困難をとまうような工作物、あるいは多額の補償を要するような物件等を個々の権利とに設置されることは、道路管理上支障をきたすとともに、公共福祉のために投入される資金の経済効果が甚だ阻害される結果も生じかねないので、権原の取得なくして権利を制限する権原を道路管理者に与えたものである。

2 1の解釈に関連して、権原取得前においても制限し或いは許可できるような行為について、道路管理者が権原を取得した後においては、これらの権原を行使できないという根拠もなく、道路管理者が本来有する権原として制限し、および許可権を行使できるものと解せられる。

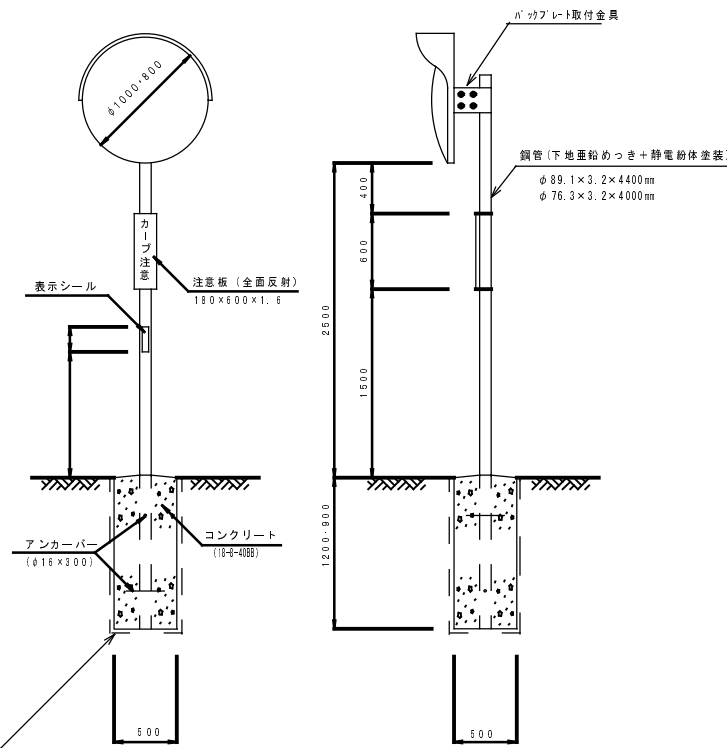
従って現在および将来にわたって、道路工事施工の障害とならず、道路管理上支障のない行為については、法第91条第1項の規定によって許可できるものである。

標準図

コンクリート基礎タイプ

正面図

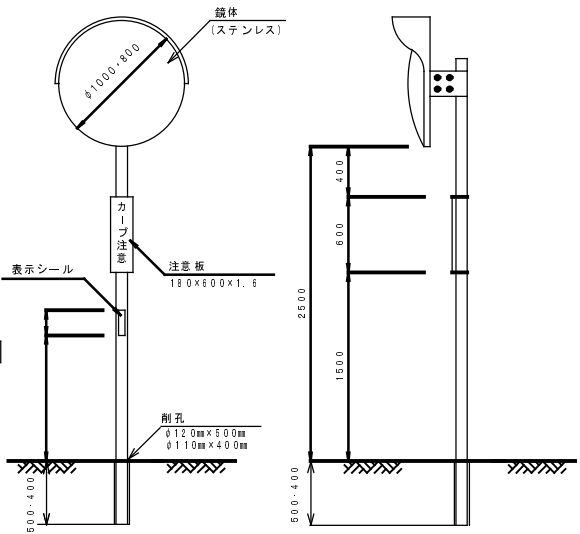
側面図



削孔タイプ

正面図

側面図



台帳番号

平成〇〇年度
東広島市
タ〇〇〇〇

1000 S・800 W	タイプ A	
800 S・600 W	タイプ B	
コンクリート基礎	H	C o
1000 S・800 W	1. 2 0	0. 3 0
800 S・600 W	0. 9 0	0. 2 3
削孔	削孔径	削孔深
1000 S・800 W	φ 1 2 0 mm	5 0 0 mm
800 S・600 W	φ 1 1 0 mm	4 0 0 mm
鏡体	厚み	
1000	1. 0 mm	
800	0. 9 mm	
支柱		
1000 S・800 W	φ 8 9. 1 × 3. 2 × 4 4 0 0 mm	
800 S・600 W	φ 7 6. 3 × 3. 2 × 4 0 0 0 mm	
電柱添管用金具		
1000 S・800 W	φ 8 9. 1 × 3. 2 × 3 0 0 0 mm	
800 S	φ 7 6. 3 × 3. 2 × 2 6 0 0 mm	

種 別	構造図
作成年月	
構造図名	道路反射鏡
用紙・縮尺	
	東広島市維持課