

# ○道路法第24条の規定に基づき道路管理者以外の者の行う道路に関する工事の設計及び実施計画の承認に係る審査基準

平成9年4月1日  
道管第9号  
土木部長から  
各土木事務所長、湘南なぎさ事務所長あて通知

改正	平成11年6月1日道管第104号	平成14年3月29日道管第293号
	平成22年3月30日道管第256号	平成22年4月1日道管第29号
	平成23年5月20日道管第28号	

## 1 車両出入口の設置工事承認基準

既設歩道に車両出入口を設置するときは、道路法第24条に規定する道路管理者以外の者が道路管理者の承認を受けて行う道路に関する工事として処理する。

(1) 車両出入口の仕様については、原則として以下のとおりとする。

ア 歩道には、原則として1.0メートル以上の平坦部分（横断勾配2%以下とする部分。以下「平坦部」という。）を設けるものとする。

イ 歩道幅員が狭い場合には、車両出入り部を全面に切り下げて縦断勾配によりすり付けるものとする。この場合の縦断方向のすり付け勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、8%以下とすることができる。

ウ 歩道面と車道面との段差は5センチメートルを標準とする。なお、自転車歩行者道にあっては、自転車乗り入れに適した段差とする。

エ 上記アからウによりがたい場合は、歩行者の安全性が確保できる構造とする。

オ 既存の歩道形態による個別の車両出入口の仕様の詳細については、別添「車両出入口の設置構造基準」各図によるものとする。

(2) 車両出入口は、交通に支障のない場合に限り、1敷地（注1）について1箇所設置することができる。ただし、出入口を分離する必要がある施設（注2）等特別な事情がある場合は、2箇所まで車両出入口を設置することができる。

- (3) 普通自動車の通行の用に供するものの車両出入口の幅は、4.2メートル以内とする。ただし、車両の回転半径からこれにより難いと認められる場合にあっては当該車両の軌跡（注4）により算出した必要最小限の幅にまで増加することができるものとし、前号ただし書に規定する2箇所の車両出入口を1箇所とする場合にあっては、その幅を6.0メートルまでにすることができるものとする。
- (4) 大型自動車（注3）の通行の用に供するものの車両出入口の幅は、6.0メートル以内とする。ただし、車両の回転半径からこれにより難いと認められる場合は当該車両の軌跡（注4）により算出した必要最小限の幅にまで増加することができる。
- (5) 第2号から前号までの規定にかかわらず、複数車両の駐車のために、2台以上の駐車箇所を設ける場合で、敷地の形状から当該車両が敷地内において転回が著しく困難であるときは、別添「車両出入口の設置構造基準」別図4の基準により、必要最小限の区間について全面切り下げによる出入口を1敷地につき1箇所設置することができる。
- (6) 第2号から第5号までの規定にかかわらず、消防法、危険物の規制に関する政令及び神奈川県建築基準条例等、他の法令により出入口の幅が規定されている場合は、その幅とすることができる。
- (7) 第2号から第5号に定める基準により難いときは、道路部長に協議して決定するものとする。
- (8) 歩行者及び車両の交通の安全を確保するために必要があると認めるときは、当該車両出入口その他必要と認める箇所に交通安全施設を設けさせるものとする。
- (9) 街路樹を撤去する必要がある場合は、移植をさせるものとする。ただし、土木事務所長が移植の必要がないと認める場合はこの限りではない。
- (10) 歩道内に既設の道路排水施設等が設置されている場合は、補強措置を講じさせるものとする。
- (11) 既設のガードレール及び横断防止柵の撤去を伴う場合は、最小限の範囲（注5）に限り、これを撤去することができるものとする。
- (12) 別添「車両出入口の設置構造基準」別図2の場合において、車両出入口を1敷地について2箇所設置するとき又は既存の車両出入口以外にさらに車両出入口を1箇所新設するときで、標準ブロック区間が10.0メートル以下となるときは、舗装路面だけを下げたフラット形式とするものとする。ただし、現地の状況から、これにより難い場合は、この限りでない。

(13) 既存の車両出入口を廃し、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、既存の車両出入口は原状に復旧させるものとする。

また、既存の車両出入口の幅が(2)から(4)の基準を超えるものであっても、新たに設置する車両出入口については(2)から(4)に定める基準に合致しなくてはならない。

## 2 転落防止柵・擁壁の撤去工事承認基準

道路に接する土地を盛土若しくは切土を行う者又は盛土若しくは切土を行った者が、既設の転落防止柵又は擁壁を撤去するときは、道路法第24条に規定する道路管理者以外の者が道路管理者の承認を受けて行う道路に関する工事として取り扱う。

(1) 盛土又は切土により、道路と道路に接する土地の高低差が同一となる場合においては撤去できることとし、高低差が縮小する場合においては土木事務所長が交通の安全が確保されると認める場合撤去できるものとする。

3 工事の仕様については、上記1及び2による他、「神奈川県道路占用工事共通仕様書(平成23年4月)」、「インターロッキングブロック舗装設計施工要領(平成19年3月)」、「みんなのバリアフリーまちづくり整備ガイドブック(平成21年11月)」によるものとし、この他の仕様については、土木事務所長の指示によるものとする。

4 その他の道路法第24条に基づく工事については、土木事務所長がその工事を行う場合の基準によることとする。

## 附 則

1 この基準は、平成9年4月1日から施行する。

2 平成6年9月29日付け道管第194号土木部長通知「車両出入口の設置工事基準」は廃止する。

3 この基準の施行の際現に道路法第24条の規程に基づく承認申請を受理しているものにあつては、なお従前の例による。

(注1) 建築基準法施行令第1条第1号の定義による、一の建築物または用途上不可分の関係にある二以上の建築物のある一団の土地をいう。なお、道路によって二分されている場合は、それぞれ別の敷地として取扱う。

(注2) 出入口を分離する必要を生じる施設としては、複数車両の駐車のために供するため、2台以上の駐車箇所を設ける場合で、敷地の形状から当該車両が敷地内において転回が可能であり、道路管理上出入口を分離した方が交通の支障とならないと認められる施設をいい、業種形態は問わない。

(注3) 道路交通法施行規則第2条に定めるもの。また、最大積載量が2,000キログラムを超える貨物の運搬の用に供する車両及び道路交通法施行規則第2条に定める大型特殊自動車も本項の車両出入口の幅については、これに準じるものとする。

(注4) 当該道路平面図(縮尺1/500程度)に軌跡図(回転半径も図上に記入)を記載し、あわせて車両の諸元(車名形式、最大積載量、車両総重量(車両重量+定員×55キロ+最大積載量)、全長、全幅、最大軸重、最小回転半径、軸距、ボデーリヤオーバーハング、前輪距、後輪距)も記入すること。

(注5) (2)から(4)により土木事務所長が認める車両出入口幅を設置するのに必要となる最小の開口範囲を言う。ガードレール及び横断防止柵の単位当たりの長さは考慮するものではない。

**附 則** (平成11年6月1日道管第104号)

この基準は、平成11年6月1日から施行する。

**附 則** (平成14年3月29日道管第293号)

この基準は、平成14年4月1日から施行する。

**附 則** (平成22年3月30日道管第256号)

この基準は、平成22年4月1日から施行する。

**附 則** (平成22年4月1日道管第29号)

この基準は、平成22年4月1日から施行する。

**附 則** (平成23年5月20日道管第28号)

この基準は、平成23年6月1日から施行する。

別添

## 車両出入口の設置構造基準

### 1 基本的考え方

- (1) 歩道には、原則として1.0メートル以上の平坦部分（横断勾配2%以下とする部分 以下「平坦部」という）を設けるものとする。
- (2) 歩道幅員が狭い場合には、車両出入り部を全面に切下げて縦断勾配によりすり付けるものとする。この場合の縦断方向のすり付け勾配は、5%以下とする。  
ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、8%以下とすることができる。
- (3) 歩道面と車道面との段差は5センチメートルを標準とする。なお、自転車歩行者道にあつては、自転車乗り入れに適した段差とする。
- (4) 上記（1）～（3）によりがたい場合は、歩道の安全性が確保できるよう構造の検討を行うこと。

### 2 フロー

#### (1) マウントアップ形式の場合

原則として、歩道内において、すり付けを行う構造とする。

この場合、1.0メートル以上の平坦部分を設けるものとし、縁石ブロックには切り下げ用平ブロックを用いて横断方向のすり付け勾配が15%以下となるようにする。

(別図1参照)

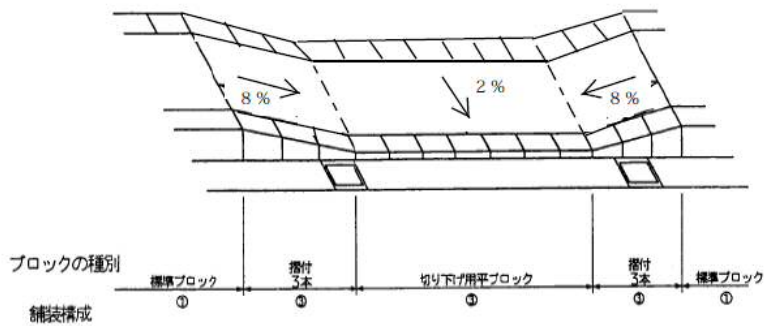
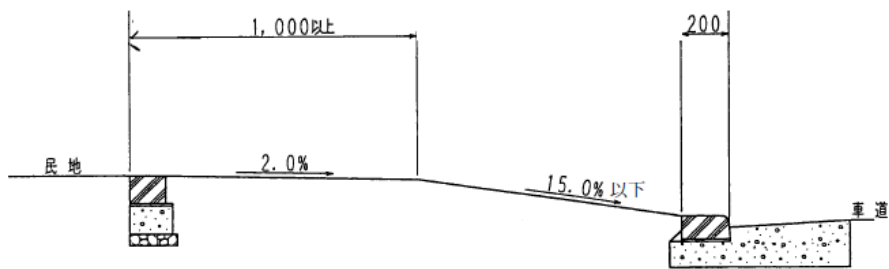
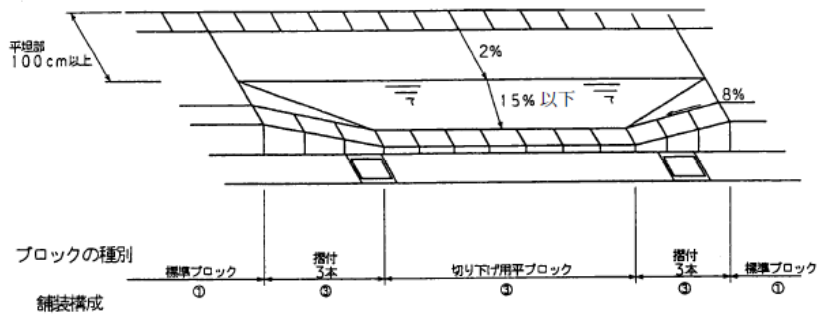
なお、歩道の高さと幅員によっては、平坦部の確保のために縁石ブロックに特殊切り下げブロックを使用することも考えられるが、この場合、横断方向のすり付け勾配は10%以下となるようにする。

また、十分な歩道幅員がなく、上記の構造で歩道内のすり付けを行えない場合には、原則として民地側を下げた全面切り下げとし、縁石ブロックには切り下げ用平ブロックを用いて縦断方向のすり付け勾配を5%以下（やむを得ない場合は8%以下）とする。(別図2参照)

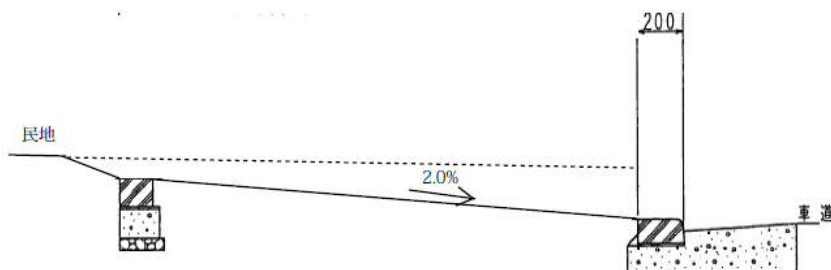
#### (2) セミフラット形式の場合

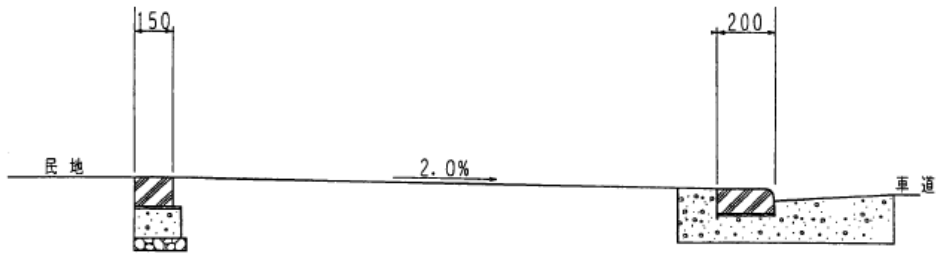
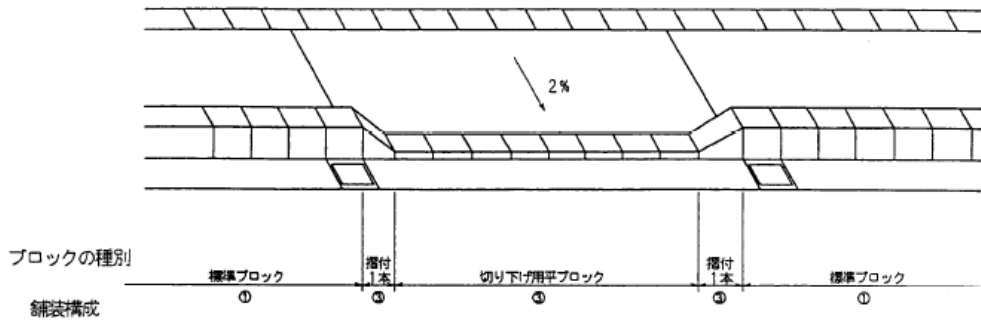
縁石ブロックに切り下げ用平ブロックを用いて一様な横断勾配とする。

(別図3参照)



配8%)の場合

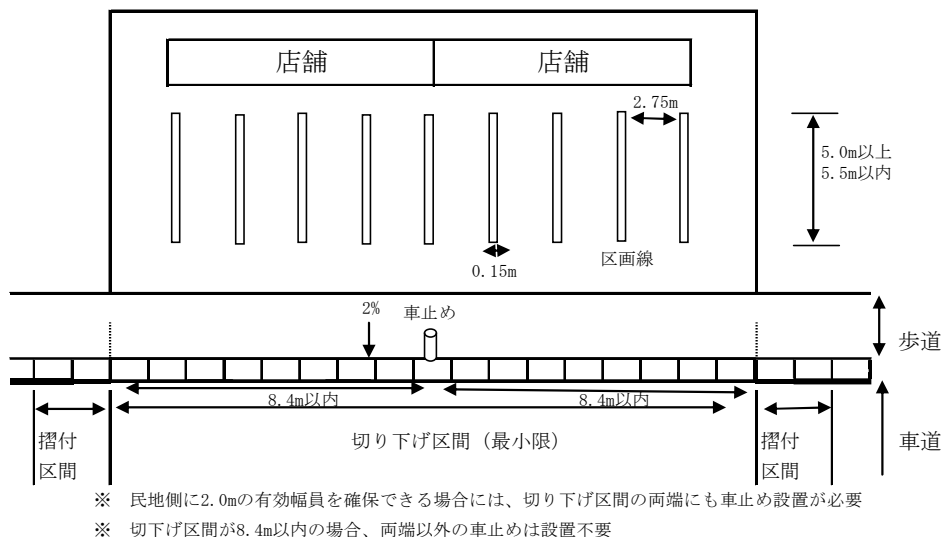




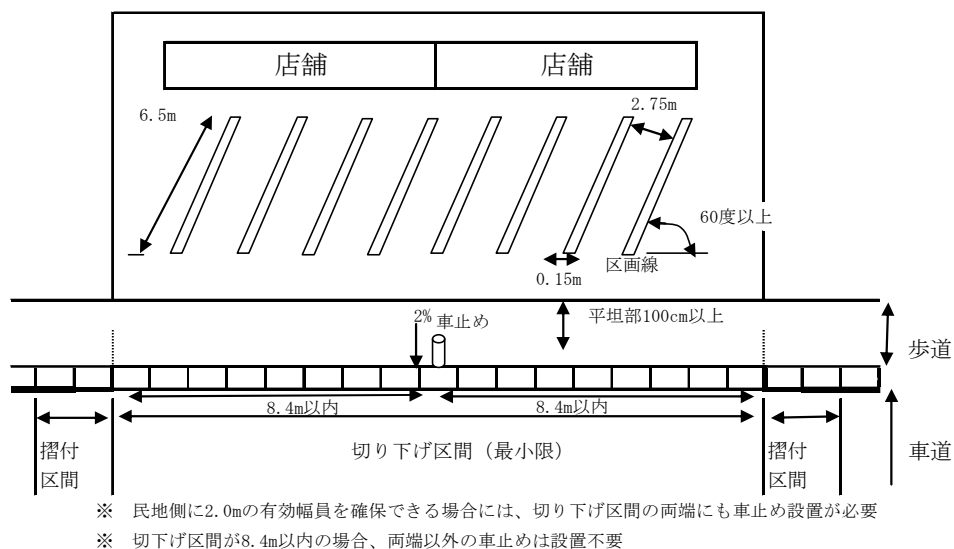
別図4 敷地の形状から車両が敷地内において転回することが著しく困難であるため、

全面切り下げを行う場合

(イ) 直角駐車



(ロ) 斜め駐車

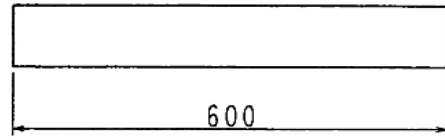
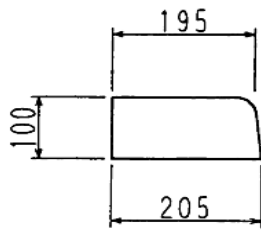


- ① 両端に車止めを設置すること。なお、車止めは、民地側に2.0メートルの有効幅員を確保できるように設置するものとし、車止めを設置すると2.0メートルの有効幅員を確保できない歩道については、横断歩道若しくは歩道橋の取り付け部、又は角地で折進車両による巻き込みのおそれがある場合を除き、設置を要しない。
- ② 切り下げ区間が8.4メートルを超える場合は、上記①による車止め設置の有無にかかわらず、切り下げ区間内に車止めを設置し、車両通行部の幅が各8.4メートル以内となるようにすること。

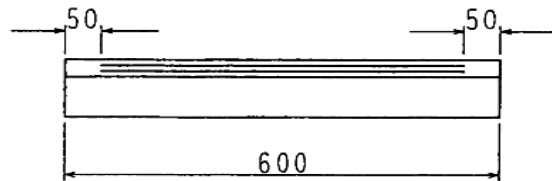
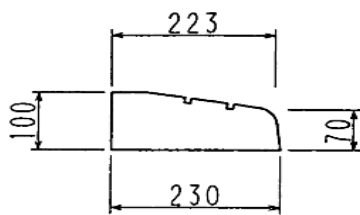
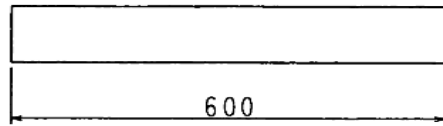
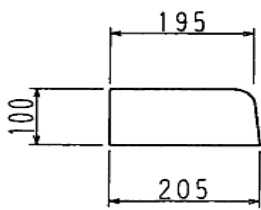


参考

切り下げ用平ブロック



切り下げ用平ブロック (両面用)



特殊切り下げブロック

