

○道路工事施行承認に係る承認基準

令和2年3月17日制定

第1 一般基準

- 1 承認工事は沿道地の利用形態の高度化に伴い施行される場合が多いので、その利用計画を事前に十分把握した上で承認することとし、道路計画及び円滑な交通処理等に支障を与えないよう配慮すること。
- 2 施行後の地盤面（乗入部は除く。）は、現状又は将来計画に基づく道路の路面形状及び横断勾配等に合わせ、水たまり等が生じないように措置すること。
- 3 側溝等を設置する場合は、種類、構造、断面及び渠底勾配等について、周囲の既施設及び将来計画に合致したものとすること。
- 4 民有地内の雨水、汚水等については、民有地内で処理することを原則とし、側溝及び流末施設等を設置すること。
- 5 民有地内の適当な位置（乗入部は除く。）に駒止め等を設置し、駐車自動車等が道路敷を侵すことのないよう措置すること。

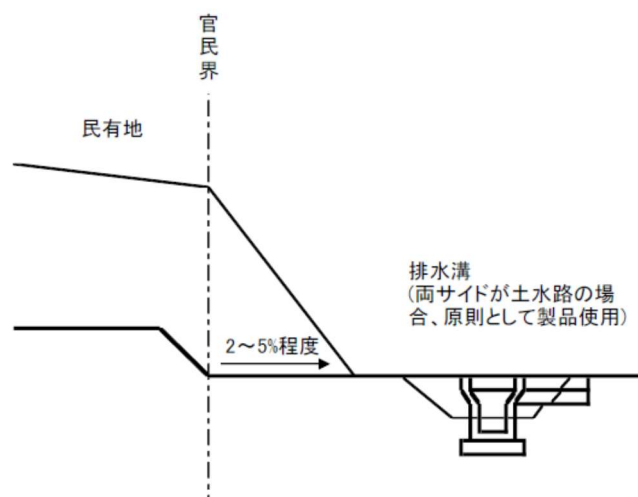
第2 個別基準

1 法敷の切土について

法敷の切土とは、民有地等の土地造成に伴う道路敷内の切土をいうものである。

- (1) 切土により生ずる残斜面には、地形及び土質に応じ、適切な法面保護工を施行すること。
- (2) 既設側溝がある場合を除き、図-1のとおり土水路等の延長線上に側溝を敷設し、施行後の地盤面は2～5パーセント程度の勾配で民有地側から側溝にすりつけること。

図-1 法敷の切土に伴う側溝の敷設位置等



2 法敷の埋立てについて

法敷の埋立てとは、民有地等の土地造成に伴う道路敷内の盛土をいうものである。

- (1) 盛土材は良質土を用いること。ただし、乗入口の部分については4の(7)によること。
- (2) 官民境界線沿いの道路側には、図-2-1から図-2-3のとおり側溝を敷設し、施行後の地盤面は1.5パーセント程度の勾配で路肩側から側溝にすりつけること。この場合において、法長の長短により境界線が屈曲しているときは、なだらかな線形をもった側溝とすること。なお、盛土により既設の排水路を埋立てする場合には、それらの機能に支障を与えないよう十分な断面と強度を有する管渠、函渠の新設、又は既設側溝等の改築、補強を行うこと。

図-2-1 既設排水路がない場合の側溝敷設位置

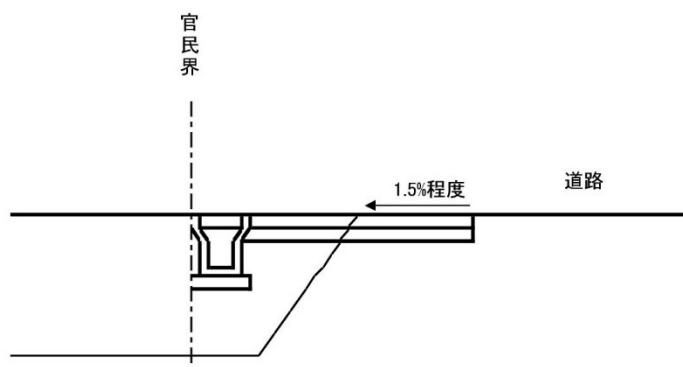


図-2-2 渠底高1.1m未満の既設排水路がある場合の側溝敷設位置

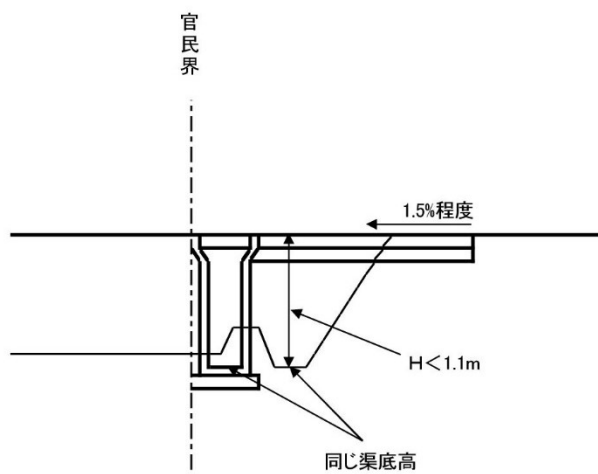
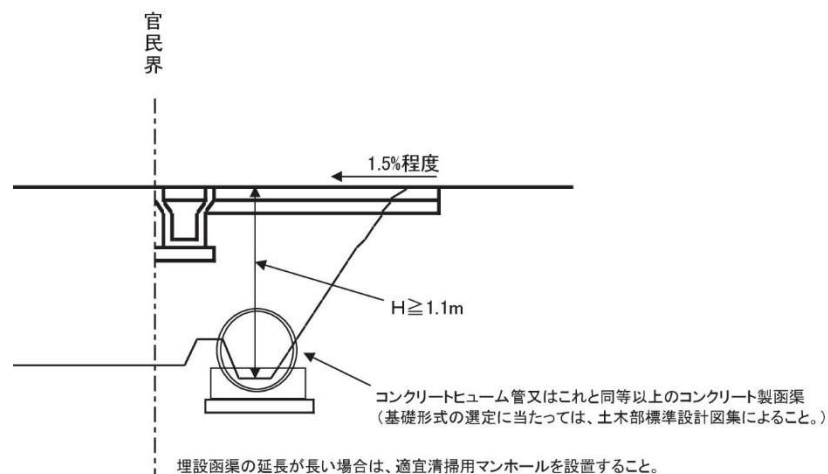


図-2-3 渠底高1.1m以上の既設排水路がある場合の側溝敷設位置

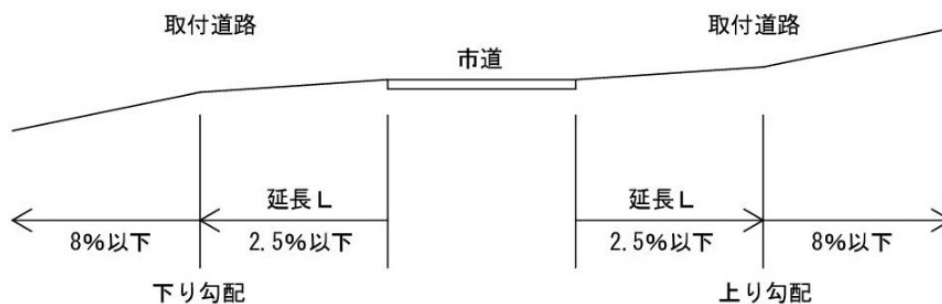


3 道路の取付について

道路の取付とは、道路法上の道路以外の公衆用道路が市道に取付くことをいうものである。

- (1) 交差点の脚数は、原則として4以下とすること。
- (2) 交差角は、原則として直角とすること。
- (3) 接続部の隅切り半径は、原則として3 m以上とすること。
- (4) 道路取付部の縦断構造等は、図－3及び表－1によること。

図－3 道路取付の縦断構造



表－1 取付道路の構造

取付道路の幅員	延長L
5.5m 以上	10m 以上
3.5m 以上 5.5m 未満	6m 以上
3.5m 未満	3m 以上

- (5) 取付道路が砂利道の場合には、市道の取付部の舗装を表－2により施行すること。なお、舗装構成については舗装マニュアル（新潟県）によること。ただし、既設の舗装に接続される場合は、既設舗装と同一構造とすることができる。

表－2 取付部の舗装延長

取付道路の幅員	舗装延長
5.5m 以上	12m 以上
3.5m 以上 5.5m 未満	10m 以上
1.5m 以上 3.5m 未満	5m 以上
1.5m 未満	0m

(注) 取付勾配により舗装延長に次の補正値を加えること。

下り勾配…補正なし

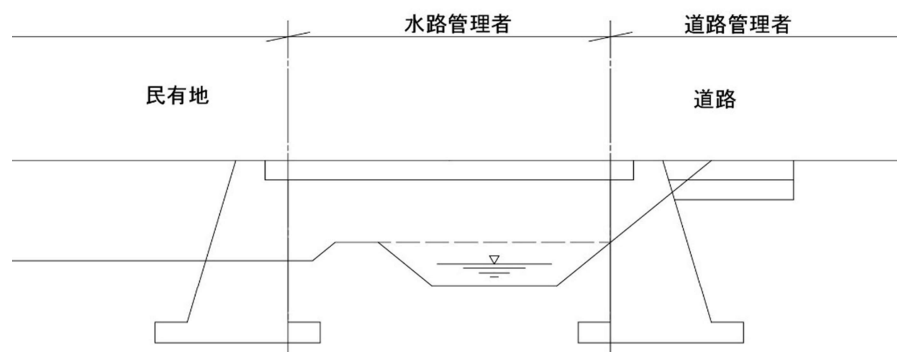
上り勾配（1 %未満）…補正なし

上り勾配（1 %以上）…1 %増すごとに延長2 m増

4 自動車乗入口の設置について

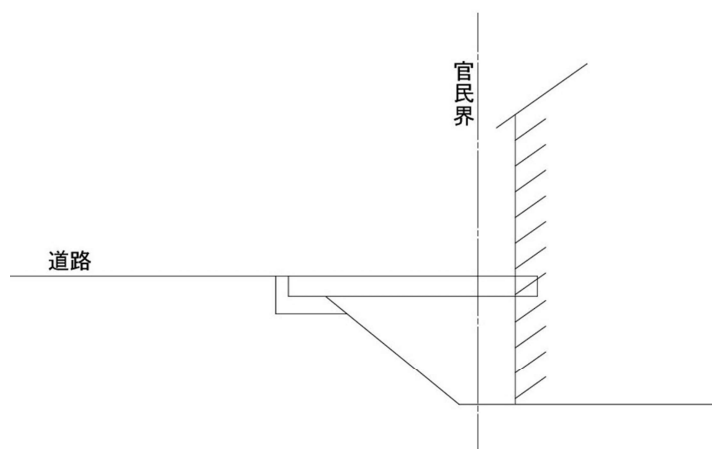
- (1) 自動車乗入口の設置箇所は、民有地側（道路区域外）に車庫又は駐車可能な空地が確保できる場所で、原則として次に掲げる箇所以外の箇所であること。ただし、個人住宅等のための自動車乗入口であって、自動車の出入りの頻度が少なく、交通安全上特に支障がないと認められる場合は、キは適用しないことができる。
- ア 横断歩道（停止線がある場合は、停止線から横断歩道までの間を含む。）の中及びこれらの前後5メートル以内の部分
- イ 交差点（総幅員7メートル以上の道路の交差する交差点をいい、T字型交差点の突き当たりの部分を除く。）の中及び交差点の側端又は道路の曲がり角（停止線がある場合は、停止線）から5メートル以内の部分
- ウ 橋りょうの部分
- エ 横断防止柵、ガードレール及び駒止め等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。
- オ 交通信号機及び道路照明灯等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、申請者が移設する場合を除く。
- カ 交差道路（総幅員7メートル未満の道路との交差をいう。）と隣接する場合は、曲がり角から2メートル以内の部分
- キ バス停留所の前後10メートル以内の部分又はバス停車帯の部分
- ク その他道路交通、歩行者及び自転車通行者に支障を与えるおそれのある箇所
- (2) 歩道の切下げにより自動車乗入口を設置することについては、歩行者の安全を確保するため、できる限り抑制すること。
- (3) 道路沿いに道路管理者以外の者が管理する用排水路がある場合は、原則として図－4のとおり溝橋とすること。なお、この場合道路側の橋台については法止めとなるものであり道路管理者に帰属するものであること。ただし、水路管理者の同意が得られる場合は、2の(2)の図－2－2又は図－2－3の構造とすることができる。

図－4 溝橋



- (4) 図－５の栈橋方式による乗入口は認めないものであること。

図－５ 栈橋



- (5) 自動車乗入口の設置箇所数は、原則として出入対象施設について１箇所とすること。ただし、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が出入りする場合はこの限りでない。
- (6) 自動車乗入口の幅は、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、表－３を適用する。

表－３ 乗入口の幅

種別	車種	道路側	民有地側
I	自家用等の乗用自動車、最大積載量 2.0 トン以下の貨物自動車等	6 メートル	4 メートル
II	I 及び III 以外の自動車	10 メートル	8 メートル
III	最大積載量 6.5 トン以上の貨物自動車等	14 メートル	12 メートル

ア 取付方法が特殊な箇所については、別途考慮することができる。

イ 出入りする車種の最大のものを適用する。

ウ 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。

エ 乗入口の幅の長さは、乗入れ方向に直角方向の長さとする。

オ 申請者の都合により乗入口の幅の長さは、表－３の表に掲げる長さより縮小することができる。

- (7) 乗入口の舗装構造等は次によること。

ア 路床土は設計 CBR が 6 程度の良質土を使用すること。

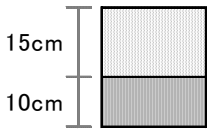
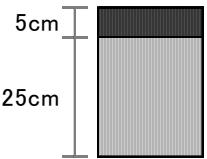
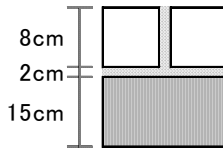
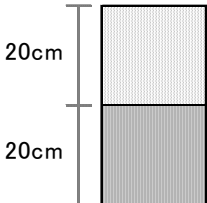
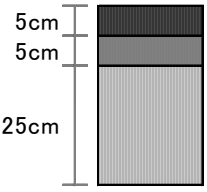
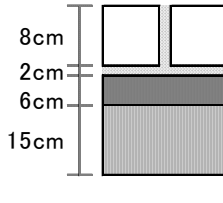
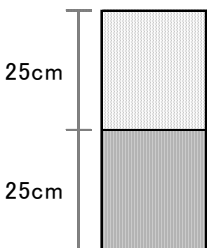
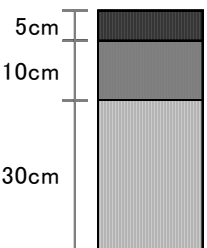
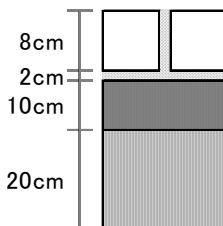
イ 歩道部分の舗装の種類は、原則として乗入口前後の舗装の種類に合わせるものとし、道路の維持又は交通の安全上支障があると認められる場合はコンクリート舗装とする。

ウ コンクリート舗装は生コンクリートを使用し、設計基準強度 21N/mm²、スランプ 8 cm、骨材最大寸法 40mm とした配合を標準とすること。

なお、利用車両が特に多いと認められる場合はメッシュ筋、また乗入口の幅員が5 mを超える場合は歴青系材を用いた目地を各々設置すること。

エ 舗装構成は図－５－２によること。ただし、舗装厚の決定に当たっては、利用車両の最大のものを基準とすること。

図－５－２ 舗装構成

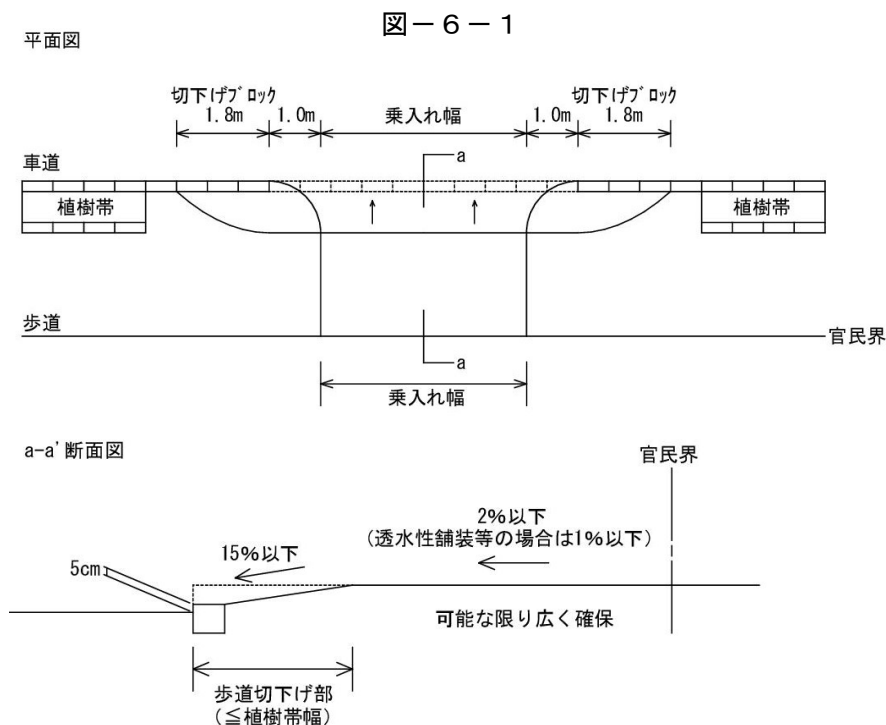
	コンクリート舗装	アスファルト舗装	インターロッキングブロック舗装
I	 15cm 10cm コンクリート 舗装 粒調碎石 (φ 40mm 以下)	 5cm 25cm 表層 粒調碎石 (φ 40mm 以下)	 8cm 2cm 15cm ブロック サンドクッション 粒調碎石 (φ 40mm 以下)
II	 20cm 20cm コンクリート 舗装 粒調碎石 (φ 40mm 以下)	 5cm 5cm 25cm 表層 基層 粒調碎石 (φ 40mm 以下)	 8cm 2cm 6cm 15cm ブロック サンドクッション As安定処理 粒調碎石 (φ 40mm 以下)
III	 25cm 25cm コンクリート 舗装 粒調碎石 (φ 40mm 以下)	 5cm 10cm 30cm 表層 基層 粒調碎石 (φ 40mm 以下)	 8cm 2cm 10cm 20cm ブロック サンドクッション As安定処理 粒調碎石 (φ 40mm 以下)

注) 路床が軟弱な場合は必要に応じ路盤厚を増すこと。

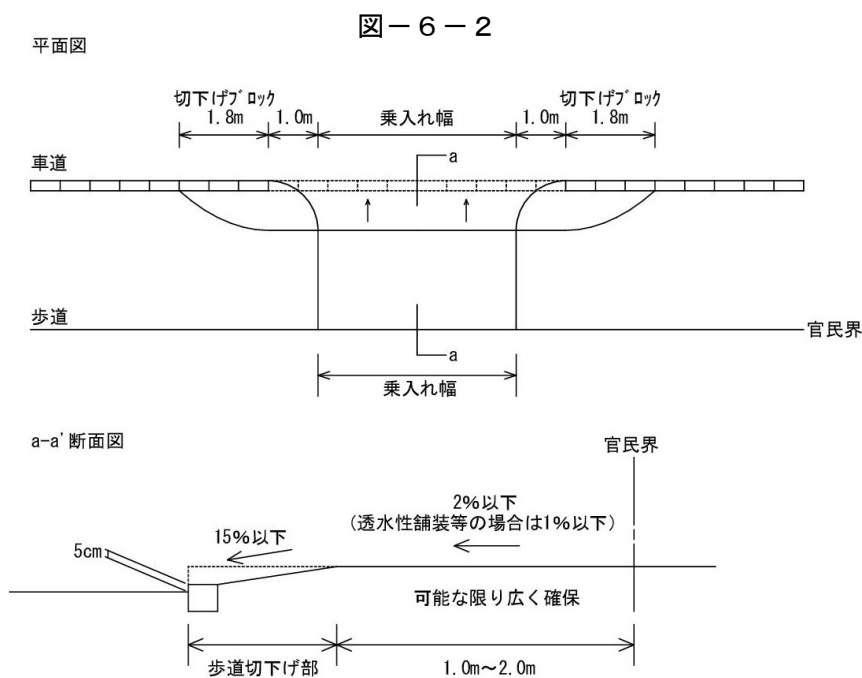
- (8) 乗入口設置箇所の側溝等(側溝蓋を含む。)は、25 t 対応とする。ただし、既設側溝等が 14 t 対応以上(大型車の出入りする箇所又は駐車場等利用車両の多い箇所にあつては 25 t 横断用対応)であれば既設側溝等の利用も可能とする。

(9) 歩道の切下げ等の方法及び形状は次によること。

ア マウントアップ形式で植樹帯等がある場合は、原則当該植樹帯等の幅員内ですりつけを行い、その構造は図－６－１を標準とする。

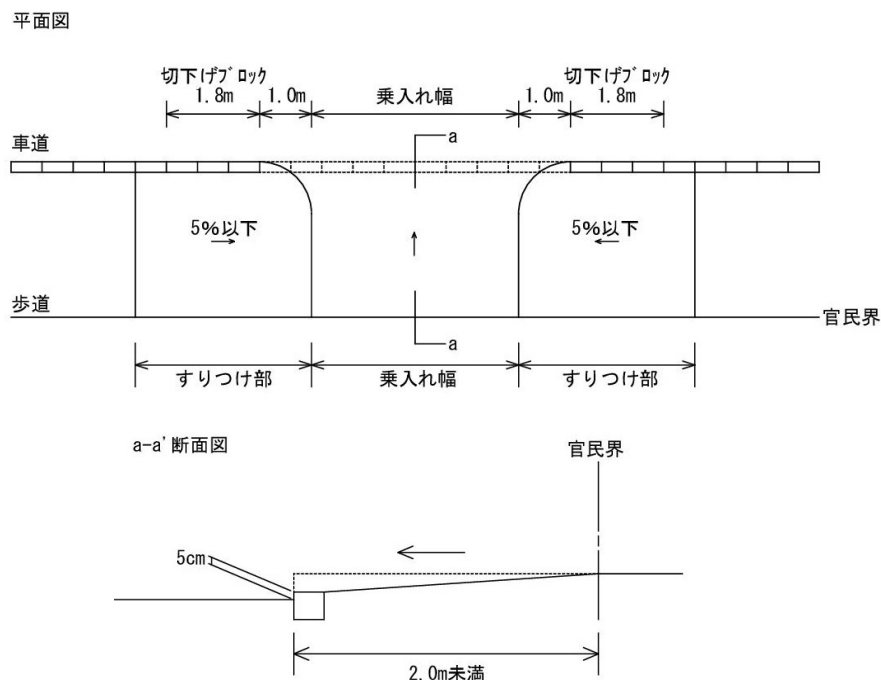


イ マウントアップ形式で植樹帯等がない場合、又は植樹帯等があってもアの構造がとれない場合には、原則1 m以上（歩道の幅員が十分確保される場合は2 m以上）の平坦部分（横断勾配2 %を標準とする部分）を確保し、残りの部分ですりつけを行うこととし、その構造は図－６－２を標準とする。



ウ 歩道等の幅員が狭くア又はイの構造によるすりつけができない場合は、乗入口を全面的に切り下げて縦断勾配によりすりつけるものとし、その構造は図－６－３を標準とする。

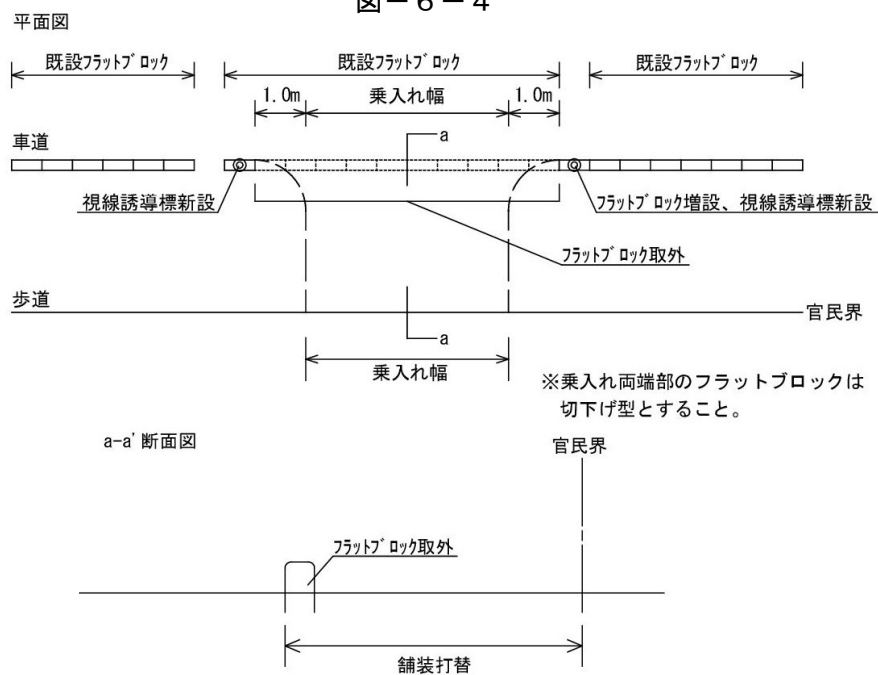
图-6-3



エ セミフラット形式の場合においても、勾配及び段差等について、ア～ウを満足する構造とすること。

オ フラット形式の場合は図－6－4を標準とする。

图-6-4



- (10) 法敷の切土又は盛土により乗入口を設置する場合、乗入部分についての構造等は(5)から(8)を適用するが、その他の部分については1又は2を適用すること。

第3 その他

- 1 道路境界に近接して建物を新築する場合は、積雪量及び民有地の利用形態により必要量の空地を確保させるとともに、将来の道路拡幅計画等がある場合にあっては、当該計画を考慮した適切な指示を与え、相互の調整を図ること。
- 2 ガソリンスタンドについては、危険物の規制に関する政令（昭和34年政令第306号）第17条第1項に給油取扱所の基準として次の規定があるので留意すること。
 - (1) 給油取扱所には、自動車等に直接給油するための固定された給油設備（以下「固定給油設備」という。）のうちホース機器の周囲（懸垂式の固定給油設備にあっては、ホース機器の下方）に、自動車等に直接給油し、及び給油を受ける自動車等が出入りするため、間口10メートル以上、奥行き6メートル以上の空地を保有すること。
 - (2) 固定給油設備は道路境界線から4メートル以上、敷地境界線及び建築物の壁から2メートル以上の間隔を保つこと。（図－7参照）

図－7 固定給油設備と道路の関係

