令和 5 年 3 月 25 日
千葉県東葛飾土木事務所 管理課
（管内：松戸市、野田市、流山市、鎌ヶ谷市）

道路工事施工承認申請手続きについて

【一般車両出入口開設に伴う、歩道の切下げ　設置等の基準】

※　歩道やガードレール等は、歩行者の安全のために必要な道路施設です。
　ついては、**車両出入口の設置に当たっては、歩行者の利便を第一に考慮し、必要最小限の内容とします。**
　歩道の切下げに付帯して、道路側溝の補強等が必要となる場合があります。
　併せて申請していただきます。

※ 費用は、全額申請者の負担となります。（道路法第 57 条）

1　設置基準　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　P２~
(1) 歩道の切下げが認められない場所
(2) 切下げの個所数等
(3) 隣地からの離隔距離及び歩道切下げ箇所間の離隔距離
(4) その他の設置基準

2　歩道の切下げ幅の基準　・・・・・・・・・・・・・・・　P３~
(1) 基本
(2) 歩道切下げ幅
(3) 駐車ますの配置
(4) 軌跡図について

3　歩道切下げ部等の構造基準　・・・・・・・・・・・・・　P５~
(1) 歩車道境界の段差基準
(2) マウントアップ型歩道における詳細基準
(3) 道路側溝その他の道路施設
(4) 切下げ（車両出入口）部の舗装構成

4　土地利用計画　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　P７~
(1) 基本事項
(2) 車室の配置
(3) 敷地内雨水排水対策

5　その他　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　P8～P９
(1) ガードレールの撤去
(2) その他周知事項

１．　設置基準

(1) 基本事項

歩道及びガードレール等は、歩行者の安全施設であることをご理解願います。

ついては、車両の入出口は、歩行者の安全を第一に、周辺の道路状況・交通状況・土地利用状況等を考慮の上、計画すること。

特に、付近（概ね１００ｍ）に保育園、小中学校及び通所福祉施設が所在する場合及び当該歩道が通学路となっている場合は格段の安全配慮を要すること。

(2)　歩道の切下げを認められない場所（位置・共通）

- 横断歩道が設置してある箇所及び横断歩道から前後５ｍ以内の部分
  停止線が設けられている場合は、停止線から５ｍ以内の部分
- 地下道の出入口横断歩道橋の昇降口から５ｍ以内の部分
- 交差点（総幅員 5.5m(~~7m~~)以上の道路の交差する交差点をいう。）及び交差点の側端から５m 以内の部分、ただし信号や横断歩道の無いＴ字型交差点のつきあたりの部分を除く。
- 道路縦断勾配が急勾配（８％以上）の区間
- 道路の曲がり角から８ｍ（曲線半径や交通量により５ｍ）以内の部分
- 踏切（停止線がある場合は停止線）から１０ｍ以内の部分
- バス停留所の中及び停留所（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）から前後１０ｍ以内の部分
- 消防用機械器具の置場、消防用防火水槽の道路に接する出入口から５ｍ以内の部分及び消火栓等から５ｍ以内の部分
- 火災報知器から１ｍ以内の部分
- 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用者（公安委員会等）が移転を認めた場合はこの限りではない。
- 土地区画整理事業や宅地造成等の開発行為に伴い、事業地内に道路が建設された土地に対しては歩道の切下げ等は認められません。
  上記事業等において造成された土地は、事業地内に造成地のための道路が建設されます。各宅地等の出入口は事業地内に開設されるべきものであり、仮に、各事業において国県道への出入口の開設が必要であれば、当該事業において既に車両出入口が開設されています。
- その他、公安委員会が（駐停車禁止）指定した場所及び道路管理者が道路管理上問題があると認めた箇所（橋梁、トンネル付近（概ね５０ｍ以内）等の見通しの悪い場所等）

(3)　切下げの箇所数及び移設

ｱ) 切下げ個所

出入口は一宅地（事業地）１箇所を原則とします。(建築基準法施行令第１条１項１号の敷地を言う。)

県管理国県道２路線以上に接する宅地（事業地）においては、原則として各路線１個所とします。

ただし、ガソリンスタンド及びドライブイン等で特に必要と認められる場合には２箇所を認めることがあります。

ｲ）既存の切下げ部の扱い

既存の歩道切下げ部が存在する場合、原則として当該切下げ部の利用をお願いします。なお、移設する場合は、既存の歩道切下げ部を復旧すること。

(4) 隣地及び歩道切下げ箇所間の離隔距離~~（別図　参照）~~

ここでいう離隔距離とは、歩道切下部（すり付け部含む）でない平坦部の長さです。

ｱ） 隣地境界からの離隔距離

原則として、隣地の境界から２.5m以上離すこと。

２.5m離すことが物理的に困難である等合理的な理由がある場合は、０.5m以上とすることができる。

ｲ） 歩道切下げ箇所間の離隔距離

原則として、他の歩道切下げから５ｍ以上離すこと。

なお、間口狭小等により離隔距離５ｍ以上の確保が困難な場合、かつ、歩道切下げ幅が３.6m以下の場合は２ｍ以上（≒１.8m）とすることができる。

おって、同一敷地（事業地）で２か所切下げる場合は、１０ｍ以上離すこと。

歩道切下げ幅が９ｍ以上の場合は、上記かつ、利用想定車両延長以上の離隔距離を確保することとする。既存の出入口に加え新たに１か所追加する場合も同じ。

ｳ） 同一宅地（事業地）に２か所の車両出入口を設ける場合

・ 交通量の多い道路（基本「C 交通以上」）に車両出入りのための歩道切下げを２か所設ける場合は、原則として左折進入・左折退出とし、車線横断出入を禁止します。

〈例外： その他の交通安全対策が講じられた場合等。なお、当該対策が安全対策に該当するかは道路管理者側にて判断されるものであること。〉

なお、車両出入口敷地側に「出口又はＯＵＴ」及び「入口又はＩＮ」とペイントを検討すること。

かつ、必要に応じて、敷地内出口側に「左折矢印」、「右折禁止」等のペイントや道路センター等に「ポストコーン等」の設置を検討すること。

おって、ポストコーンの設置等に関しての所轄警察署との協議は原則として土木事務所側でおこないます。（事前に、土木事務所と詳細な協議が必要です。また、協議に際しては、必要となる図書の提出を求めます。）

(4) その他の設置基準

車両乗り入れ部分は、原則として道路に対して直角であること。

ただし、出入口を２個所設ける場合で、進入路と退出路を分離する場合は、６０°を上限に斜交（角）接続を認める場合があります。

２． 歩道の切下げ幅の基準

(1) 基本

歩道の切下げ幅は必要最小限とする。（一車線道の場合は、３．６ｍとする。）

当然、全面歩道切下げは認めません。また、隅切りは認めておりません。

(2) 歩道切り下げ幅

・ 原則として、次の表（１）のとおり。

各区分は、該当車両の上限であり、区分の中間の幅員もありえます。

・　必要な切下げ幅は、土地利用計画や敷地内における車路の存在等により判断します。*また、中型車以上の判断にあたっては、駐車場設計・施工指針を参考にします。*

なお、現地の状況や土地利用計画により、表(1)によりがたい場合は利用が確定している車両の軌跡図等を参考にする場合もあります。この場合、事業計画書等を持参の上事前に御相談願います。

また、車両の軌跡図は次項（4）車両軌跡図によること。

表（１）　歩道切り下げ幅

区分	車種別区分				歩道の切下げ幅上限
	総重量	車　種	車　幅	全　長	
A	0～1t	軽自動車	1.3m未満	3.0m未満	１．８ｍ
B	1～4.5t	乗用車 小型トラック	1.3～2.5m 未満	3.0～5.0m未満	３．６ｍ
C	4.5t 以上	普通貨物 トラック等	2.0～2.5m 未満	7.5m未満	６．０ｍ
D	〃	〃	〃	10.0m未満	７．２ｍ
E	〃	〃	〃	12.0m未満	９．０ｍ

※　開発行為等に伴う道路の取り付けなどの場合は、別途御相談ください。

※　工事のための、仮設の歩道の切下げについては、別途御相談ください。

(3) 駐車ますの配置

ｱ) 駐車ますの大きさは、次の表（２）を標準に計画願います。

（所在市の開発部局等から別基準で指導されている場合は、その旨説明すること。）

ｲ) 駐車場内に車路を設ける場合は、土地利用計画図に標記すること。

ｳ) 歩道に隣接し、かつ歩道に対して直角及び直角に近い角度に配置する場合は、車両の一部が歩道に突出しないように配置すること。

表（２）活気 駐車ますの標準（国土交通省「駐車場設計・施工指針」から）

車両の種類	長　さ	幅　員
軽　自　動　車	３．６ｍ	２．０ｍ
小　型　乗　用　車	５．０ｍ	２．３ｍ
普　通　乗　用　車	６．０ｍ	２．５ｍ
小　型　貨　物　車	７．７ｍ	３．０ｍ
大型貨物及びバス	１３．０ｍ	３．３ｍ

※ 土地利用計画に際しては、この基準により駐車ますを計画すること。
各市から別途指導があった場合は、その旨説明すること。

(4) 車両軌跡図

ｱ) 基本事項

軌跡図は土地利用計画図と合致したものであることは当然、進入から退出まで連続したものであること。また、敷地（事業地）内の建物、工作物及び外構等の位置を考慮したものであること。(作成ありきではいけません。)

また、原則として、エクセルや手書きでの作成図は認めません。

ｲ) 諸条件

① 車路等

自動車の駐車の用に供する部分の面積が五百平方メートル以上で車路を設ける場合は、「駐車場設計・施工指針（国土交通省)」によること。

② 車両諸元等

車両諸元及び軌跡図は車両メーカーが公表しているものを基本とします。

なお、大型車のオーバーハングは、メーカー諸元プラス前方０.5m、後方１.0ｍを基本とします。(運転手の技量が一律でないことを考慮)

おって、中型車も同じ考え方とします。

③ 入出角の設定等

交互出入りは当然及び 60 度を上限として斜め進入・退出も考慮して判断しますので、軌跡図も同様の検討がなされたものであること。

④ 必要余裕幅

ドライバーが理想的なハンドル操作をするとは限りません。

ついては、余裕をもたせるため、壁から１ｍ、その他の場合は０.5m以上の余裕を持たせた位置を走行するように敷地内における軌跡図の設計をすること。

ｳ) その他注意事項

① 軌跡図の提出、イコール区分以上の幅の切り下げを認めるとはなりません。

軌跡図は、あくまで土木事務所側の判断の参考になるものであり、提出したからといって、必ずしも採用されるものではありません。

② 軌跡図には、作成に使用した設計支援ツール（CAD 等)、入力したデータ（車両の長さ、幅、高さ、前後オーバーハング、軸距、最小回転半径、輪距、速度、旋回条件、及び敷地や敷地内支障物の位置座標、歩道切下げ希望個所の道路（歩道、車道、センターライン等の座標）が記載（別紙での提出可）してあること。

３． 歩道切下げ部等の構造基準

(1) 歩車道境界の段差基準

・ マウントアップ型歩道における、歩車道段差は次項(2)のとおり。

・ フラット型歩道の場合は、段差２㎝とします。

なお、車道への降雨が沿道敷地に流入する可能性がある場所では、５㎝とします。

おって、セミフラット型歩道は段差５㎝となります。

(2) マウントアップ型歩道における詳細基準

ｱ) 基本的に歩車道段差は、５㎝または１０㎝とします。

ｲ) 横断面で、幅１ｍ以上の平坦部（原則、横断勾配１～１.5%以下）区間を設けること。なお、１ｍ以上とは、１ｍあればよいということではありません。１ｍ以上は１ｍ以上です。可能な限り、広く設けること。

また、「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」に規定される重点整備地区等では、２ｍ以上とします。

・ 歩道の民有地側に**通行可能な道路側溝**がある場合は、道路側溝を含め平坦部とする場合があります。

・ **場合により、**歩道の切り下げを必要とする**宅地内で取付け勾配を設けること**により平坦部の確保を検討すること。

（横断面的に歩道切下げ部分を全体的に平坦部にする形式など。）

・ **歩道幅が２ｍ未満の場合は、段差１０㎝の斜めブロックの使用を検討すること。（基本千葉県ＭＤ－Ｂ２型ブロック、場合により他都県型ブロックも可とします。）**

２ｍ以上の歩道でも平坦部確保のため、可能な範囲で上記ブロックを推奨します。

ｲ) 歩道切下げ部の縦断方向の取り付け勾配は、原則として５%以下とする

・ ５%以内とすることが困難な場合でも、８%を超えないこととする。

ｳ) 宅盤高と車道面がほぼ同一の場所で、歩道の切り下げが連続する場合は、隣接する歩道切り下げまでの区間の歩道のフラット型化を検討し、歩行者の利便性に十分配慮すること。（別図　参照）

(3) 道路側溝その他の道路施設

歩道側溝の多くは、車両の通行には対応していません。

ついては、歩道の切下げと同時に車両対応への改良（側溝本体の作り直し）をしていただきます。

ｱ) 個人住宅による普通車程度による利用（切下げ幅３．６ｍ以下）の場合

道路側溝及び側溝の蓋が、耐荷重 t-14 以上あること。目安として、側溝の蓋厚が１０㎝以上あれば、問題ないと考えられます。

ｲ) 大中型車の利用又は毎日多数の車の利用する出入口の場合

道路側溝等が、耐荷重 t-25 以上であること。１０㎝厚のコンクリート蓋であっても、耐荷重 t-25 無いものもあります。不明な場合は、耐荷重 t-25 に代えていただきます。その場合、側溝本体の改良も必要となります。

ｳ) 側溝の構造

・ 側溝蓋をグレーチングとする場合は、耐荷重ｔ-25、細目、滑り止め対応とします。

・ 必要に応じて、ボックスカルバート（両脇に管理升）への変更も検討すること。

・ 側溝を改良する場合、必要に応じて両脇に管理桝を設けること。

ｴ) 歩道に浅層埋設（車道面から５０㎝より浅い位置）されている道路占用物（管等）が存在する場合

必要に応じて、当該管等を直接コンクリート防護、管等と歩道路面との間に鉄板を挟むことによる防護等を検討してもらいます。

ｵ)　歩道切下げ部前面車道側等に道路の雨受桝や排水口が存在する場合は、原則として車両切下げ部の左右に移設してもらいます。

なお、車道内集水桝のグレーチングは、t-25 滑り止め対応普通目とします。

おって、フラット型やセミフラット型歩道で水抜き用ブロックが存在する場合も同様とします。

(4) 車両出入口部の舗装構成

別表のとおり。

なお、車両の出入りが頻繁な場合などは、別の舗装構成とする場合があります。特に、大中型車両が頻繁に出入りする場合は車道並の舗装構成を指導する場合があります。

おって、接続道路が開発行為等に伴い整備され、完了後市に引き継がれ市道(認定道路）となる場合、当所と関係市道路部局との協議により切り開きとなる場合がありますが、その場合、切り開き部の舗装構成は接続先国県道車道と同一となります。

４.土地利用計画

(1) 基本事項（その他の道路法等の手続きが漏れていないか確認します。）

・車利用出入口及び規模が記載・明示されていること。
・建物や外構等が記載されていること。
・雨水排水系統及び浸透施設の位置や規模及び排水系統が記載されていること。
・汚水排水系統が記載されていること。
・上下水道管及び引込位置等が記載されていること。
・その他、必要に応じてその他の事項（地盤高等）の記載をお願いすることがあります。

(2) 車室の配置等

・　土地利用計画は、車両が道路（歩道）にはみ出さないように車室が適正に配置されたものであること。
・　敷地内において、利用車両が歩道切下げ箇所以外を通行しないような対策を講じること。具体的には、歩道との境に塀等を設けない場合、車両出入口以外には敷地内に車止めのブロックやポール等を設置すること。

(3) 敷地内雨水排水対策

出入口を開設する場合に限らず、敷地内の雨水等が国県道に流出しないように、敷地内で対策を講じること。対策は、土地利用計画図に明示すること。

必要に応じて、道路に対しての敷地の縦断（横断）勾配図の添付を求める場合があります。

対策例）歩道切下げ部の敷地側に雨受け側溝を設け適正処理する。
その他の道路接続部では、道路への雨水流出防止施設を設ける。

(4) 資材置き場や敷地内を舗装しない場合等

道路と民有地との境界、民有地側に泥受け施設等を設け、道路側に濁り水や土砂等が流出しないように対策すること。

また、車両が道路へ出る前に、タイヤに付着した泥などを洗い流す対策を講じること。

5　その他

(1) ガードレール（ガードポール等を含む。）の撤去

ｱ) 基本原則

ガードレール等は、歩行者の安全確保のため設置したものであり、撤去が認められない場合もあります。

また、認める場合も原則として撤去幅は必要最小限とします。

具体的には、歩道切下げ基準に準じますが、必要に応じて所轄警察署や関係機関と協議して決定する場合もあります。

警察署や関係機関との協議は、道路管理者側が行います。申請人等に代行してもらうことはありません。（この場合、時間を要しますので予め周知します。）

ｲ) 他の施設への変更

視界確保のため、ガードレールからガードパイプへの変更を承認する場合があります。

(2) その他周知事項

以下、あらかじめ周知します。

・ 東葛飾土木事務所では、許可承認は事務所という機関で決定されます。
担当者や応対者による窓口、電話での、いかなる発言も許可承認に代わるものではありません。
公文書による許可（回答)、承認書の交付をもって対応いたします。

・ また、窓口では見落としもあります。ご理解をお願いします。

・ その他、道路管理上必要と認めた場合は、この基準によらない指導を行う場合があります。

・ 必要に応じて、その他の図書や説明書等の提出を求めることがあります。