

橋本市道路工事施行承認に係る承認基準

平成 29 年 4 月 1 日施行

橋本市まちづくり課

この承認基準は、道路構造令（昭和 45 年 10 月 29 日政令第 320 号）の規定による他、以下の各節によるものとする。

第 1 節 承認基準の基本方針

- (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。
- (4) 私有地内の雨水、汚水等については、私有地内で処理することを原則とし、側溝及び流水施設等を設置すること。
- (5) 私有地内の適当な位置（乗入部は除く。）に駒止め等を設置し、駐車車両等が道路敷を侵すことのないよう措置すること。

第 2 節 施行承認に付する基本条件

- (1) 舗装面の切り取りには、カッターを使用すること。
- (2) 埋め戻しは良質の材料を用い適当な締固の機械で十分つき固めること。
- (3) 既設路面と舗装復旧路面とは段差が生じないように十分留意し、施行すること。
- (4) 舗装復旧については現状の舗装構成及び舗装強度で施行すること。
- (5) 付近住民・関係者と十分協議し効率的且つ安全に工事を進めること。
- (6) この工事に起因して第三者と利害関係が生じた場合は、申請者においてその責を負い全面的に解決すること。
- (7) この工事施工に伴い生じる騒音・振動・砂塵等の苦情処理は申請者において解決すること。
- (8) 工事中は、一般通行者に特に注意し事故のないように留意すると共に工事箇所周囲は規定の標識・バリケード等を完全に設置し道路交通の危険防止のため必要な措置を講ずること。
- (9) この工事に当たり他の構造物（特に既設路面）を損傷した場合は原形に復旧すること。
- (10) 道路上および側溝に工事用機械・器具・資材等を放置しないこと。

- (11) 適宜交通整理員を配置すること。
- (12) 前各項のほか、橋本市長並びに所轄警察署長の指示事項をよく守ること。
- (13) 完成確認書交付日より2箇年以内に本工事に係る工作物の瑕疵を発見したときは、道路管理者の指示により申請者の負担にて補修すること。

第3節 法面埋立工事に関する基準

1 道路敷内の法面の切土について

私有地の土地造成に伴い道路敷内の法面を切取る場合は次によること。

- (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。

※適切な法面保護工とは？

安定勾配で施工した法面に対し、雨水浸食を防護するために植物や構造物で法面を被覆すること。

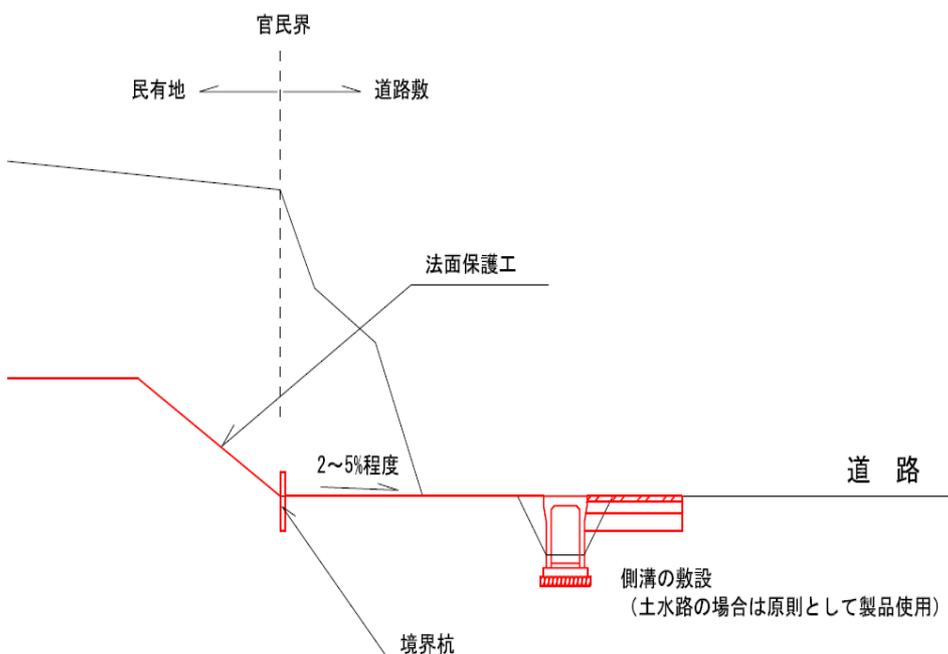
- (2) 官民界には、境界杭を打設すること。

- (3) 既設側溝がある場合を除き、図一1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%以上5%以下の勾配で私有地側から側溝にすりつけること。

※2%・5%の勾配とは？

道路敷きの表面排水処理として、側溝側へ流れるよう勾配を付ける。勾配の目安は、アスファルト舗装やコンクリート舗装の場合は道路横断勾配2%、碎石舗装の場合は法面小段の横断勾配5%とする。

図一1 道路敷地内の法面の切取りに伴う側溝の敷設位置等



- (4) 切土により生ずる土砂は、関係法令を遵守し処分すること。

2 道路敷内の法面の盛土について

民有地の土地造成に伴い道路敷内の法面に盛土を施工する場合は次によること。

- (1) 盛土材は良質土を用いること。ただし、乗入口部の舗装構造は第6－(7)によること。

※良質土とは？

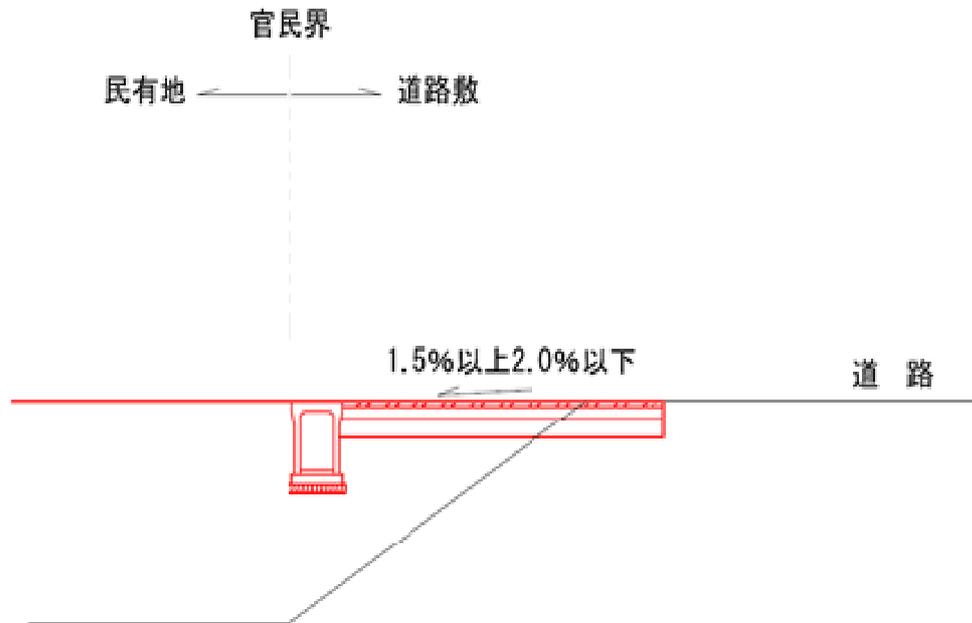
「発生土利用基準について（H28.8.10 国官技第 112 号、国官総第 309 号、国営計第 59 号）」の土質区分に基づき、適用用途標準を目安に、道路用盛土としてそのまま使用可能な「第1種及び第2種建設発生土」を指す。

- (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%以上2%以下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し、官民界には、境界杭等を打設すること。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。

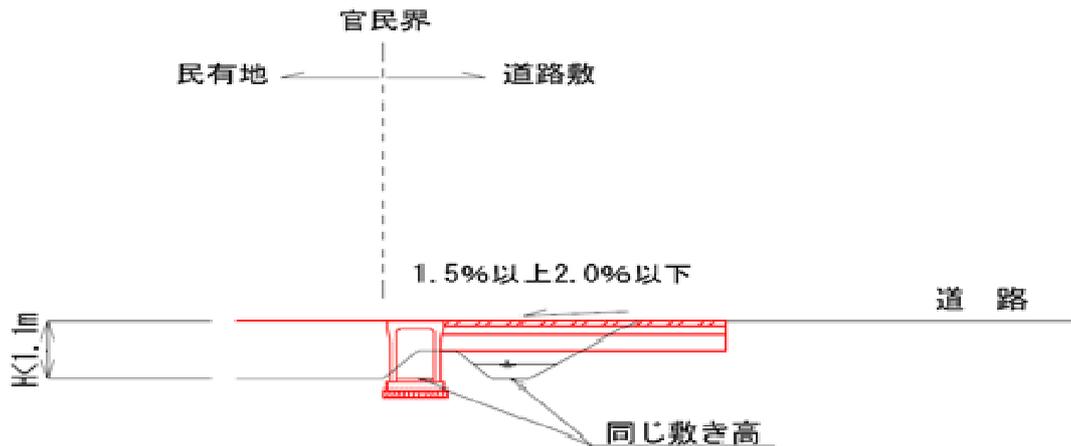
※1.5%以上2%以下の勾配

道路構造令第24条 横断勾配より。

図－2－1 既設排水路がない場合の側溝敷設位置



図－２－２ 高低差が 1.1m未滿の既設排水路がある場合の側溝敷設位置



留意事項

※既存勾配を変更させないため、同じ敷高で

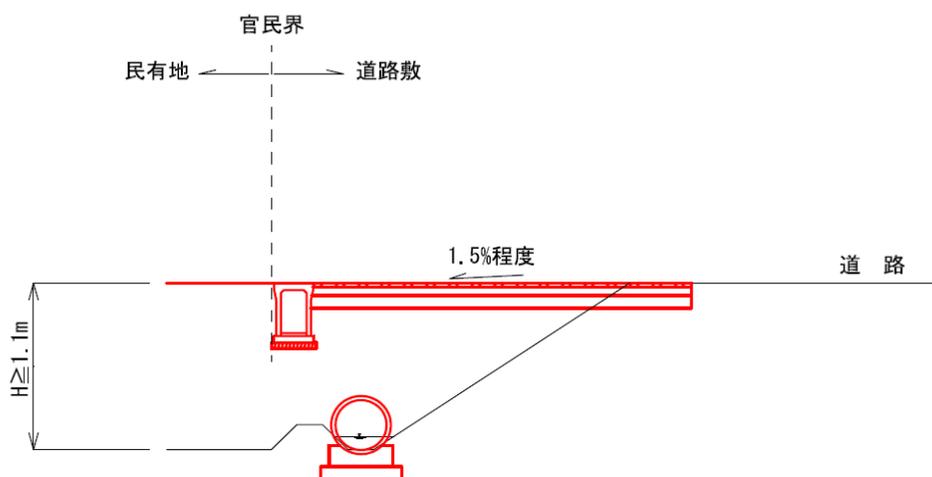
敷高を変更する所で流速が変化し、下流側への影響が懸念されるため。

※自由勾配側溝の大きさ→設置根拠→周辺の流量計算

水路断面は、流下能力が衰えることがないように、現況水路を十分考慮し決定すること。

道路構造令 第26条（排水施設）では、道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水枘その他適当な排水施設を設けるものとする。

図－２－３ 高低差 1.1m以上の既設排水路がある場合の側溝敷設位置



φ600mm以上のコンクリートヒューム管又はこれと同等以上のコンクリート函渠とする。基礎形式の選定に当たっては、橋本市土木工事標準図集参照。

埋設管渠の延長が長い場合は、維持管理用のマンホールを設置すること。

第4節 市道と他の道路との交差または接続に関する基準

1. 目的

この基準は市道に道路法上の道路以外の道路（2にあげる道路）を交差又は接続させる場合の基準を定め、もって交通の円滑化と事故防止を図ることを目的とする。

2. 適用範囲

市道に平面交差する下記の道路を対象とする。

ア 道路法上の道路となる予定の道路

イ 農道、林道等道路法以外で管理されている道路

ウ 大規模開発などの造成に伴う道路

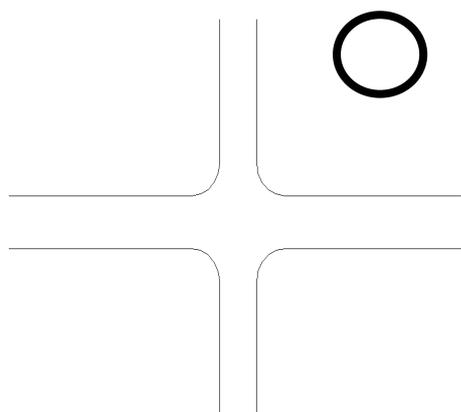
エ その他市道に平面交差する必要がある道路

3. 基準

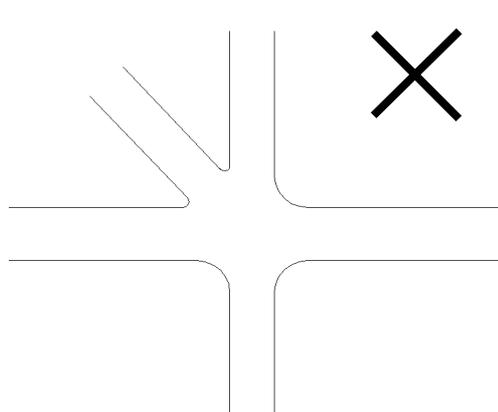
(1) 平面交差点の枝数は、原則として4以下とすること。

道路構造令 第27条（平面交差又は接続）では、駅前広場等の特別な場所を除き、同一平面で5以上交会させてはならない、としている。

4 差路



5 差路

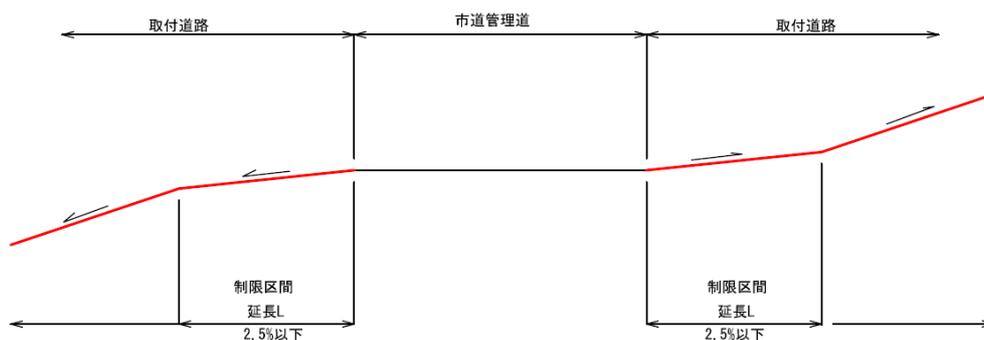


(2) 交差角は、原則として直角とすること。

(3) 市道との取付道路は、図—3—1によること。市道接続部の取付道路には、交差点接続部から縦断勾配2.5%以下とした制限区間を設け、その延長は10m以上とし、その構造については第5節を準用する。

ただし、交通量・道路状況等によっては、適正に検討を行なった上で制限区間を変更することができるものとする。

図—3—1



第5節 道路の舗装復旧に関する基準

1. 車道の舗装構成

(1) 車道の舗装構成は、図-3-3 (1) によること。

ただし、交通量、路床の状態等により不適と思われる場合は、適性に検討を行ったうえ決定すること。

(2) 歩道の舗装構成は、図-3-3 (2) によること。

※舗装構成

市道の舗装構成に準拠しており、TA法により以下の条件に基づいて決定している。

- ① 舗装設計期間は10年。
- ② 表層厚は、最小厚の5cm。(交通区分：N3)
- ③ 上層・下層路盤厚は5cm単位とし、最小厚さは最大粒径の3倍かつ10cm
- ④ 下層路盤厚は、再生クラッシャーラン(RC-40)を標準とし、最小厚は15cm
- ⑤ 道路の区分(小型道路)、設計荷重17KN、信頼度90%、設計CBRを6
- ⑥ 舗装計画交通量、疲労破壊輪数の設定

道路幅員	交通区分	舗装計画交通量 (台/日)	疲労破壊輪数 (回/10年)	必要等値換算 厚 TA
2.5m未満	S1	300未満	660,000	10
2.5m以上	S3	650以上3,000 未満	2,400,000	12

⑦ 各層の等値換算係数

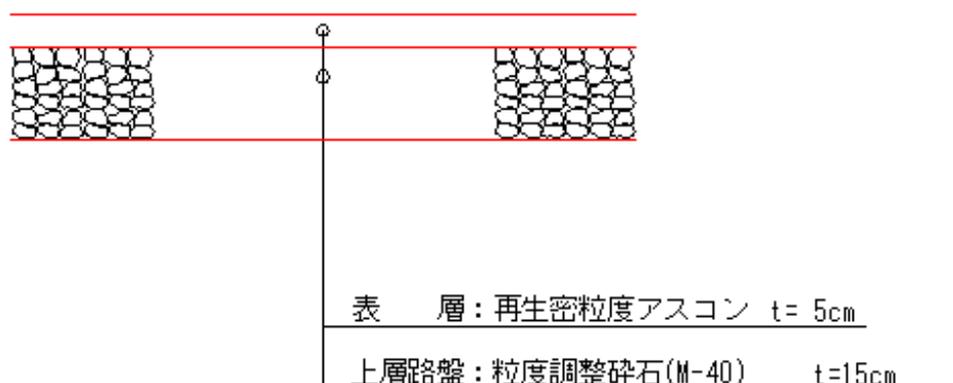
表層	加熱アスファルト混合物	1.00
上層路盤	粒度調整砕石 修正CBR80以上	0.35
下層路盤	クラッシャーラン 修正CBR30以上	0.25

図-3-3 道路の舗装構成

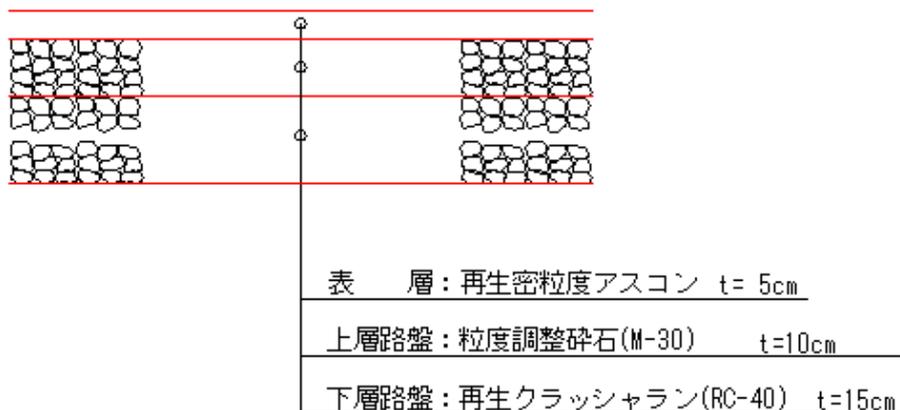
(1) 車道舗装標準図

ア. アスファルト舗装

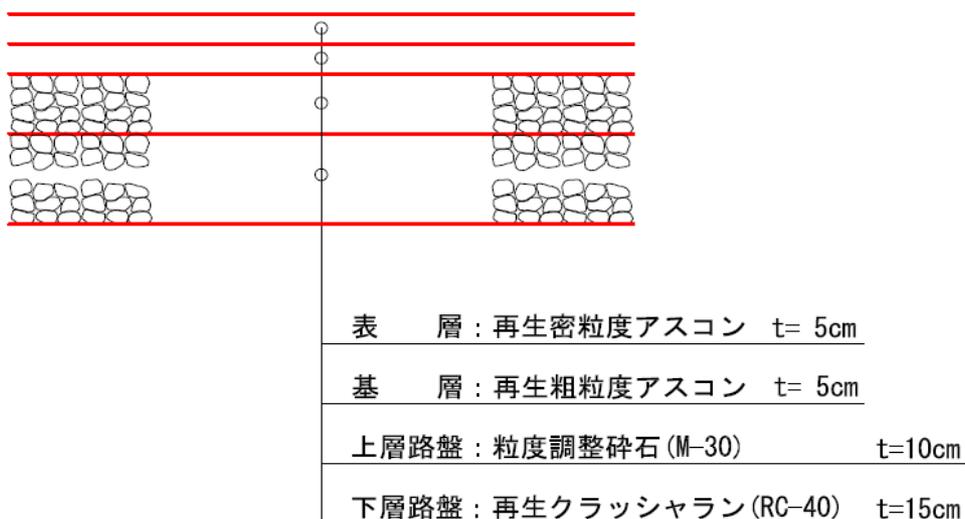
【道路幅員：2.5m未満】



【道路幅員：2.5m以上】



【2層構造】（設計 CBR=1.2）



※ 道路管理者が指示する路線とする。

イ. コンクリート舗装

コンクリート舗装は、21-8-40（21N/mm²、スランプは 8cm、骨材最大寸法は 40mm）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 5mを越える場合は伸縮目地を設置すること。

※伸縮目地

コンクリート構造物には、温度収縮、外荷重による変形の差異によるひび割れを防止するために伸縮目地を設置する必要がある。

伸縮目地材料は、瀝青質系（エラストイトなど）、瀝青繊維質系目地材（ケンタイトなど）、ゴムスポンジ系、樹脂発泡体系に分類され、本市においては、エラストイトを標準としている。

※スランプとは、まだ、固まらないコンクリートの軟らかさの程度

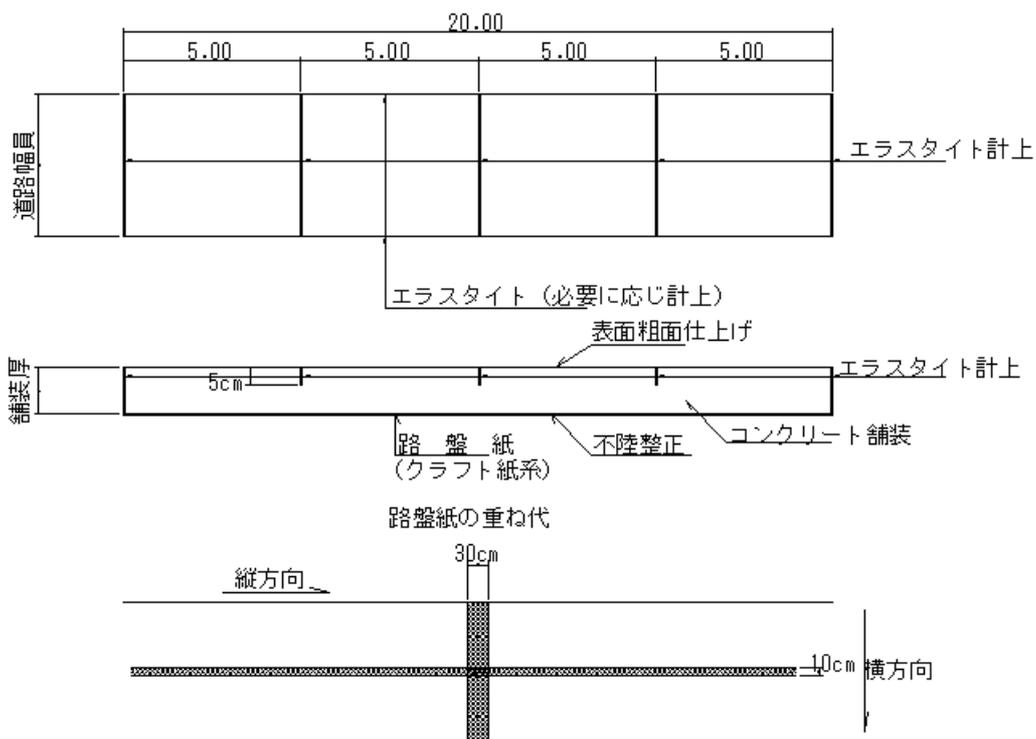
【道路幅員：2.5m未満】



【道路幅員：2.5m以上】



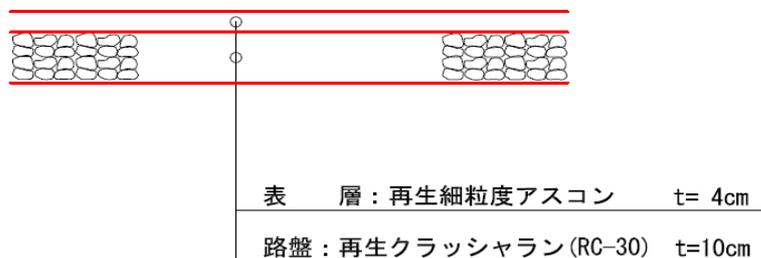
※目地材の設置間隔、路盤紙の重ね代



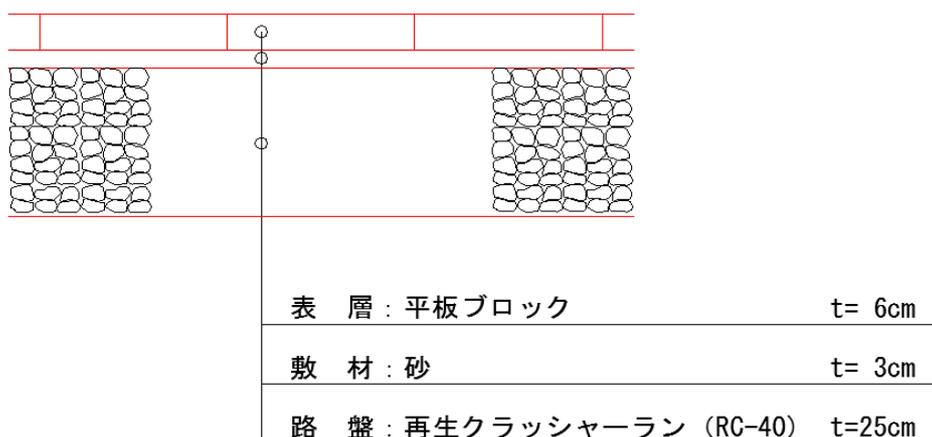
(2) 歩道舗装標準図

【歩道部】

ア. アスファルト舗装



イ. インターロッキング舗装



【歩道乗入部】

歩道乗入部については第6-(7)によること。

※ この基準が施行される以前に施行した道路舗装は、老朽化その他の要因により施行する場合は、その構造をこの基準に変更すること。

2. 舗装復旧範囲

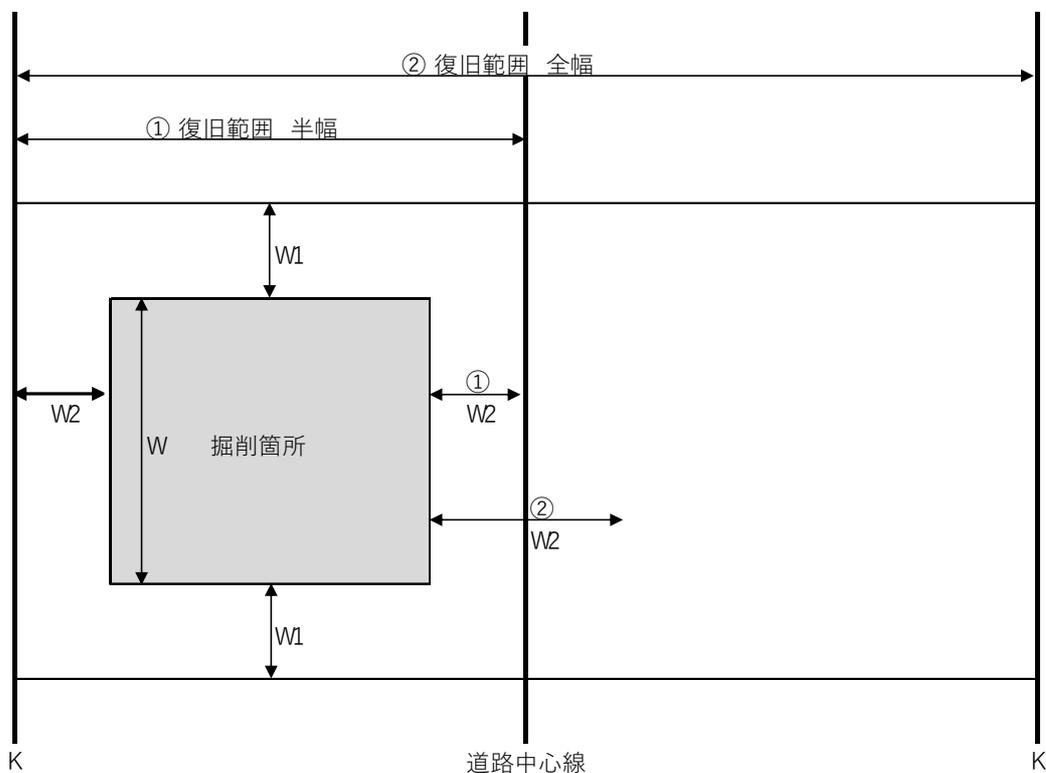
(1) 本舗装復旧

ア. 本舗装復旧の道路構造は、基本的に原形復旧とすること。

イ. 掘削復旧範囲は、道路幅員が2.5m未満の場合は掘削幅の掘削端より20cm以上とし、2.5m以上の場合は30cm以上を影響部とした範囲を基本とする。ただし、工事に起因して隣接する既設舗装に欠陥を生じさせた場合（亀裂、落込、平坦性阻害等）には、その部分を復旧範囲に加えるものとする。

- ウ. 上記の範囲が道路中心線を超える場合は全幅舗装とし、超えない場合は半幅復旧とする。ただし、掘削する箇所の道路状況等によっては掘削者と道路管理者とで協議し、舗装復旧範囲を決定する。
- エ. アスファルト舗装歩道は、全幅復旧とする。

掘削復旧標準平面図



(イ)の例

記号	名称	範囲(mm)		
		車道2.5以上	車道2.5未満	歩道
W	掘削幅	600以上	600以上	600以上
W1	表層復旧幅	300以上	200以上	全幅
W2	表層復旧幅	300以上	200以上	全幅

(ウ)の例

凡例	復旧範囲
① W2の端点が道路中心線を越えない場合	半幅
② W2の端点が道路中心線を越える場合	全幅

(2) 仮舗装復旧

仮舗装復旧範囲は、掘削幅の範囲とする。

仮舗装の表層（再生密粒度アスコン）は、歩道は $t = 3 \text{ cm}$ とし、車道は、 $t = 4 \text{ cm}$ とする。

第6節 車両乗入口に関する基準

1 車両乗入口の設置について

(1) 車両乗入口の設置箇所は、原則として次に掲げる①から⑨までの場所以外に設けるものとする。ただし、個人住宅等のための乗入口であって、車両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は、②から④は適用しないことができる。

- ① 横断歩道又は自転車横断帯（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。
 - ② トンネル坑口から前後50メートル以内の部分。
 - ③ 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。
 - ④ 横断歩道橋の昇降口から5メートル以内の部分。
 - ⑤ 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う。）及び交差点の側端又は道路の曲がり角から5メートル以内の部分。ただし、T字型交差点のつきあたりの部分を除く。
 - ⑥ 橋梁の部分。
 - ⑦ 交通信号機、道路照明灯、横断防止柵、ガードレール等の道路付属物の施設及び道路占用物件が設置されている部分。ただし、当該施設の管理者が移設または撤去することに同意した場合はこの限りではない。
 - ⑧ 民地側（道路区域外）に車庫、駐車場等の自動車を駐車する場所がなく、路上駐車の恐れがある箇所。
 - ⑨ その他、道路交通上、歩行者及び自転車通行者に支障を与える恐れのある箇所。
- ※ (1)の但し書きで規定する場合は、必要に応じて予め所轄警察署の意見を聞くこと。

※ 歩道の一般的構造に関する基準等について

国都街第60号・国道企第102号 平成17年2月3日 参照

- (2) 歩道の切下げにより車両乗入口を設置することについては、歩行者及び自転車通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、原則として図一4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)の図一2-2又は図一2-3の構造とすることができる。

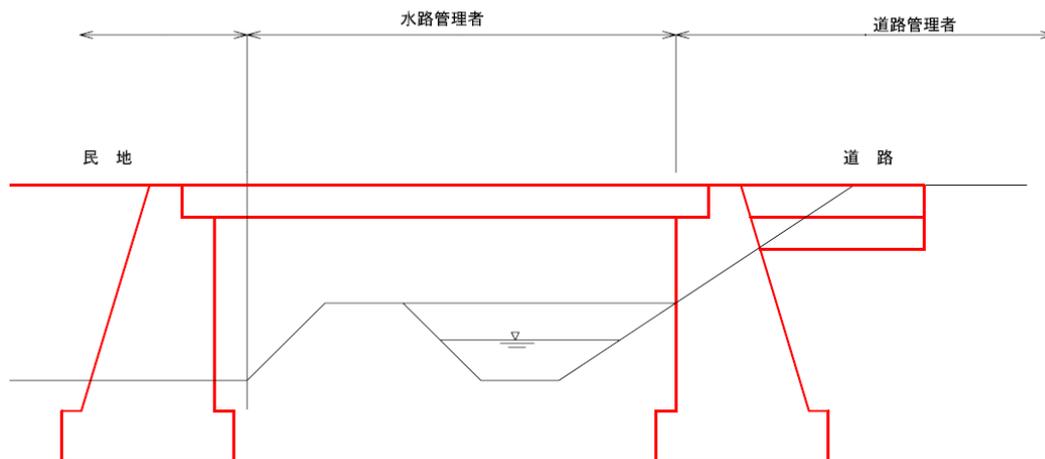
※溝橋（こうきょう）とは？

築堤、道路などを横断する地下水路のことをいう。

（参考）橋本市土木工事標準図集

- ・RC床版工(T-4、T-14、歩道用)
- ・既設側溝蓋(T-6、T-14)・・・鉄板蓋の場合

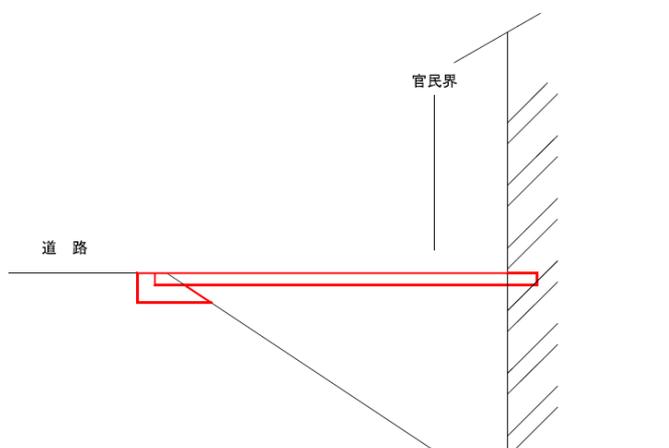
図－4 溝橋（こうきょう）



※道路管理者に帰属となる構造物については、「橋本市土木工事標準図集」を参考。
現場条件等により標準図記載のものが不適となる場合は、計画する構造物の構造図面、
安定計算を確認のうえ承諾するものとする。

(4) 図－5 の栈橋方式による乗入口は認めないとする。

図－5 栈 橋



(5) 車両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) 車両乗入口の幅は、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

車種	開口幅（民地側）	開口幅（道路側）
普通車・小型貨物車等	4.2m 以下	6.0m 以下
普通貨物車（6.5t 以下）等	6.0m 以下	8.4m 以下
大型及び中型貨物車（6.5t 以上）	8.4m 以下	10.2m 以下

- ア 自動車乗入口が特殊な箇所（コンビニ・共同住宅等）は、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表－4を適用する。
- 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1車両の場合である。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は、表－3の表に掲げる幅より縮小することができる。

表－4

<p style="text-align: center;">道 路</p> <p style="text-align: center;">駐 車 駐 車 駐 車</p> <p style="text-align: center;">建 物</p>	<p style="text-align: center;">道 路</p> <p style="text-align: center;">縦 列 駐 車</p> <p style="text-align: center;">建 物</p> <p style="text-align: center;">縦列駐車場は原則、認めない。</p>
<p>コンビニエンスストア・店舗・共同住宅等</p> <p>※1 車両毎に乗入口を分離する必要のある施設等、特別の事情がある場合</p> <p>※大型の貨物自動車（トレーラー又は特殊な車両）が出入りする場合</p>	

(7) 乗入口の舗装構造は次によること。

- ア 路床土は設計CBRが6程度の良質土を使用すること。

※設計 CBR が 6 程度の良質土とは？

舗装設計便覧（H18.2）P.77 記載内容より

設計 CBR が 6 以上であれば、路床の支持力が大きく、路盤施工時の施工基盤としての役割を期待できるものであるため。

設計 CBR が 6 未満の場合は、路床支持力が小さいため、その上に施工する路盤の検討（何層にするか、各層の厚さ、材料等）が必要となり、設計 CBR が 3 未満の場合は軟弱路床となり、路床改良や置換えなどの検討が必要となる。

- 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する。

ウ 舗装厚の決定は、乗入口前後の車道舗装構成を基準とする。ただし、大型車両等が頻繁に乗入れする場合は図—5—2を参考に検討すること。

図—5—2 舗装構成（車両乗入口）

乗入Ⅰ・・・乗用・小型貨物自動車
乗入Ⅱ・・・普通貨物自動車等
乗入Ⅲ・・・大型及び中型貨物自動車等

A. アスファルト舗装

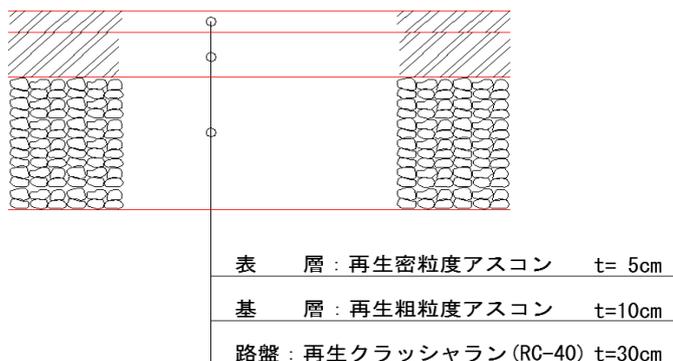
【乗入Ⅰ】乗用・小型貨物自動車



【乗入Ⅱ】普通貨物自動車等



【乗入Ⅲ】大型及び中型貨物自動車等



※ 耐久性を考慮し乗入口では透水性舗装はしないこととするが、現況の環境、乗入 車 両を把握し、採用することもできることとする。

B. インターロッキング舗装（維持管理、施工条件等を勘案のうえ使用するものとする。）

【乗入Ⅰ】 乗用・小型貨物自動車

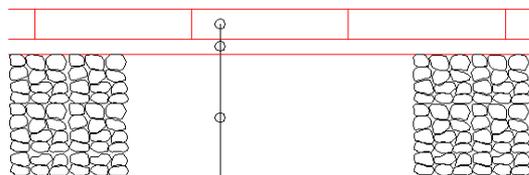


表 層：平板ブロック	t= 6cm
敷 材：砂	t= 3cm
路 盤：再生クラッシャーラン (RC-40)	t=25cm

【乗入Ⅱ】 普通貨物自動車等

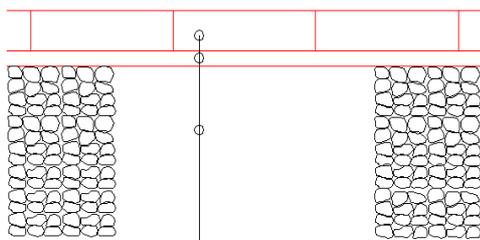


表 層：平板ブロック	t= 8cm
敷 材：砂	t= 3cm
路 盤：再生クラッシャーラン (RC-40)	t=35cm

【乗入Ⅲ】 大型及び中型貨物自動車等

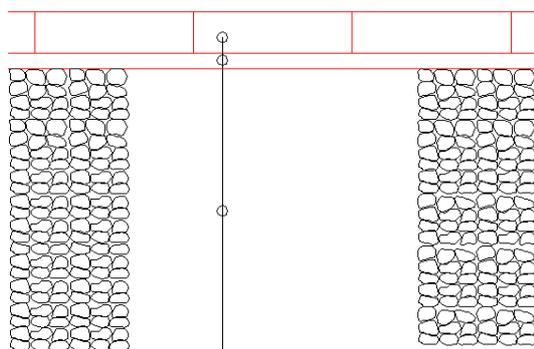
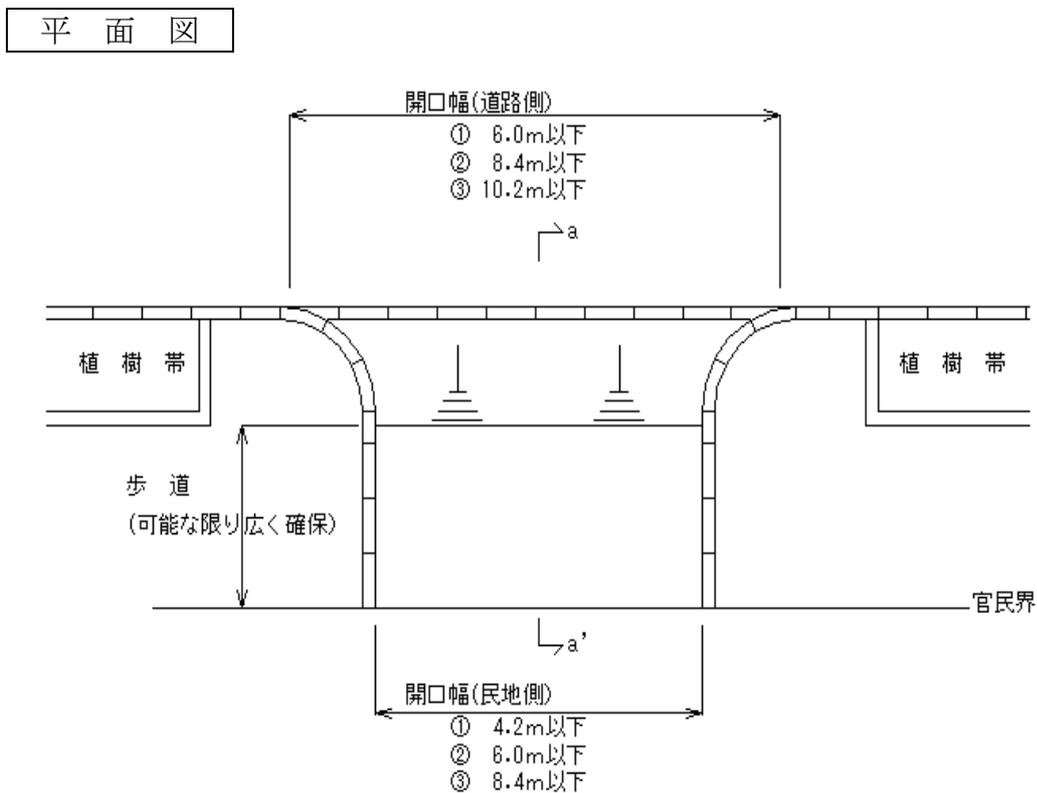


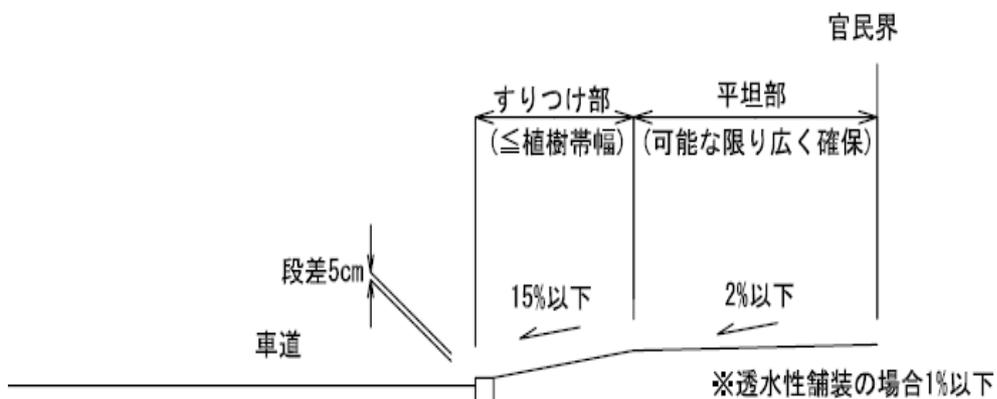
表 層：平板ブロック	t= 8cm
敷 材：砂	t= 3cm
路 盤：再生クラッシャーラン (RC-40)	t=55cm

- (8) 車両設置箇所の側溝等（側溝蓋を含む。）は 25t 対応とする。ただし、既設側溝等が 14t 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 25t 対応）であれば既設側溝等の利用も可能とする。
- (9) 歩道に乗入口を設ける場合の構造は次によること。
- ア 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。

図—6—1



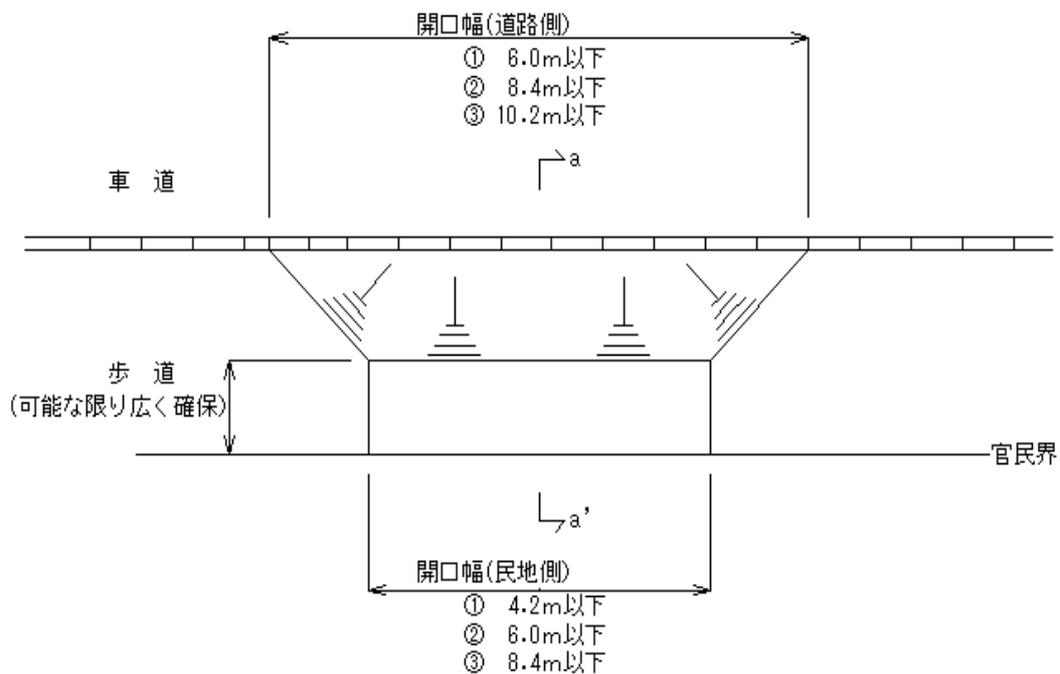
a— a' 断面図



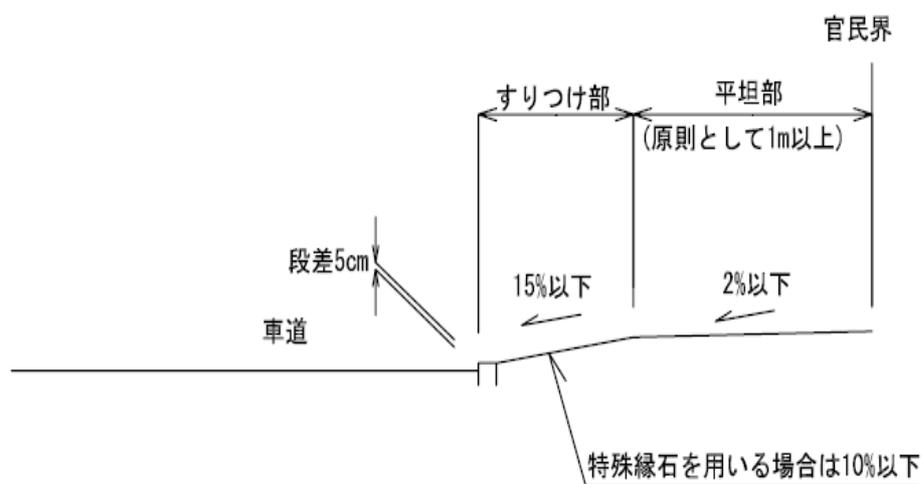
イ 植樹帯がない場合、又は植樹帯があってもアの構造がとれない場合には、原則 1m 以上（歩道の幅員が十分確保される場合は 2m 以上）の平坦部分（横断勾配 2% を標準とする部分）を確保し、残りの部分ですりつけを行うこととし、その構造は図—6—2 を標準とする。

図—6—2

平面図

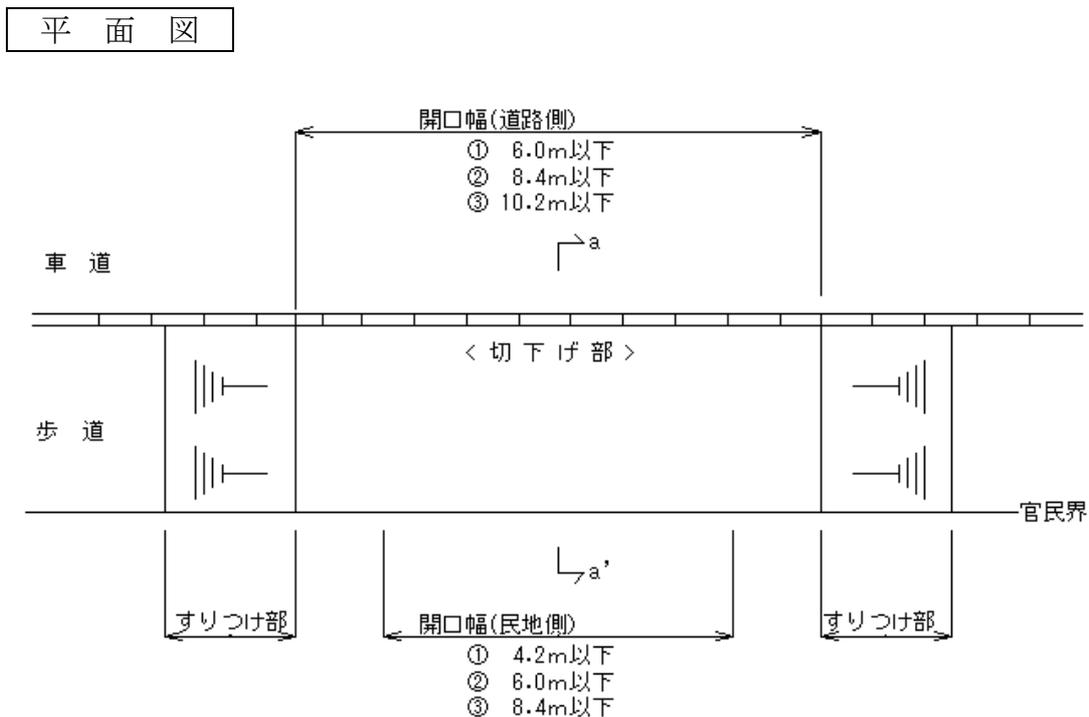


a - a '断面図

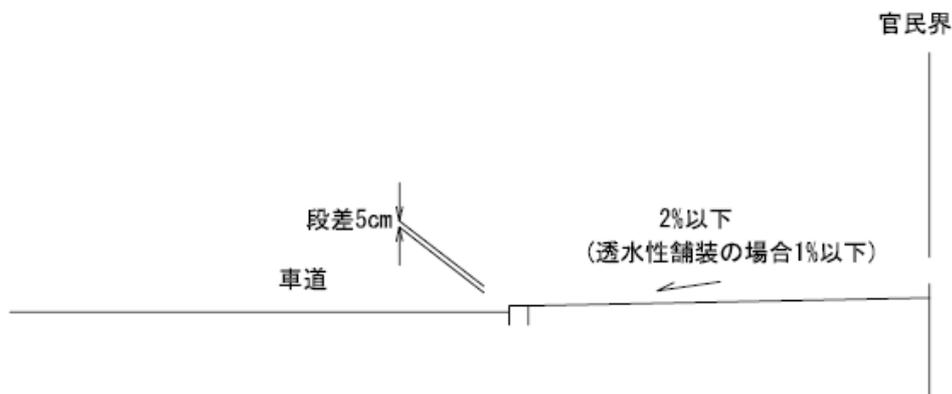


ウ 歩道等の幅員が狭くア又はイの構造によるすりつけができない場合は、乗入口を全面的に切り下げて縦断勾配によりすりつけるものとし、その構造は図-6-3を標準とする。

図-6-3



a-a '断面図



b-b '断面図

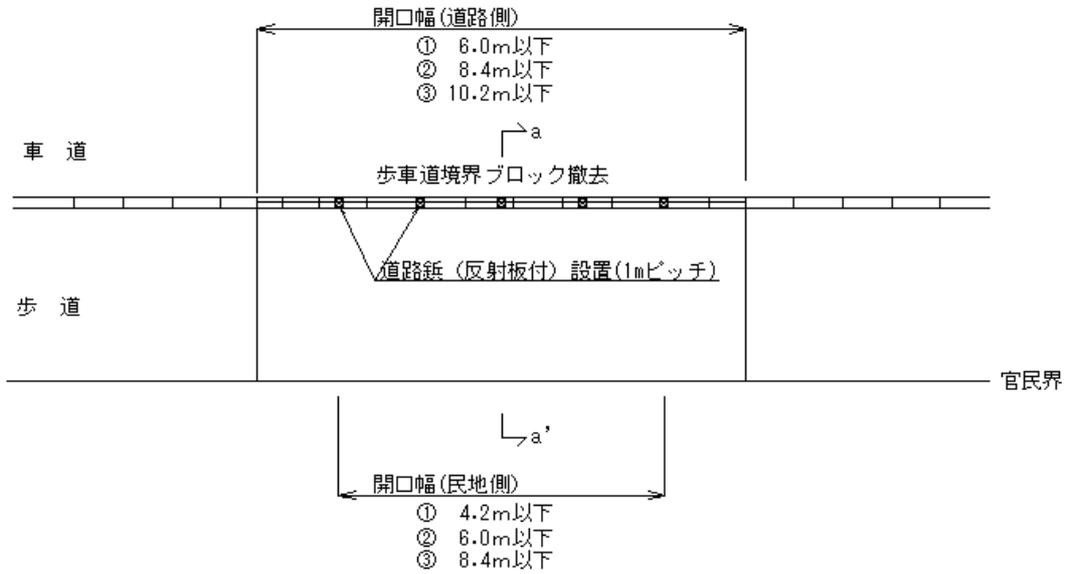


※すりつけ部の縦断勾配は、沿道の状況等によりやむを得ない場合に8%以下。

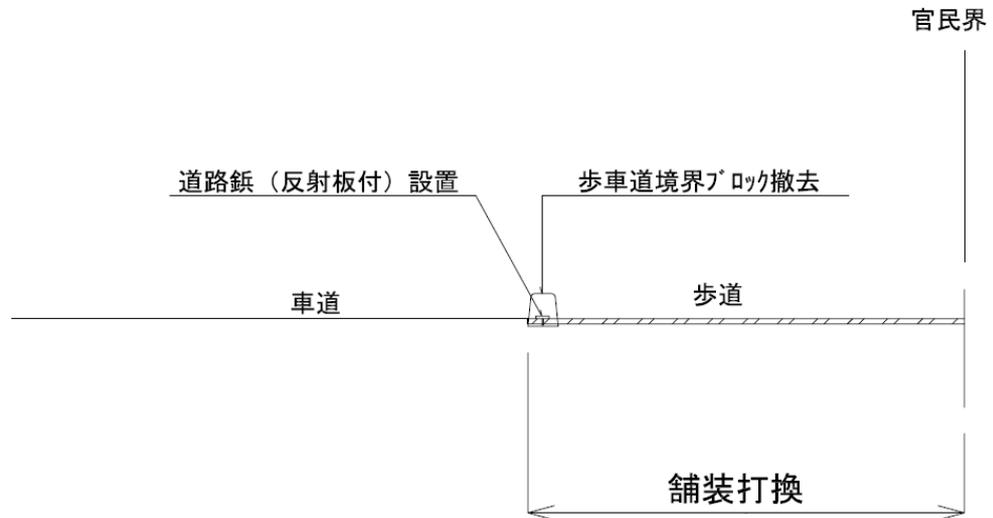
エ フラット形式の場合は図—6—4によること。

図—6—4

平面図



a-a 断面図



- (2) 道路敷内の法面に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、乗入口については(1)又は(2)を適用すること。