

道路法第24条に規定する道路管理者の承認に係る審査基準

1 歩道における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（昭和27年法律第180号）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パーセント以下とする部分。以下「平坦部」という。）を設けるものとし、平坦部分は車いす等利用者の安全な通行を考慮して、可能な限り広く確保しなければならない。

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パーセント以下とする。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パーセント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センチメートル標準とする。

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「歩道における車両出入口の設置構造基準」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「歩道における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（昭和23年法律第186号）、危険物の規制に関する政令（昭和34年政令第306号）及び神奈川県建築基準条例（昭和35年神奈川県条例第28号）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しいときは、道路管理者と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るものとする。
- (9) 街路樹又は植栽帯（柵）を撤去する必要がある場合は、移植又は代替となる街路樹又は植栽帯（柵）を確保するものとする。ただし、道路管理者が移植又は代替となる街路樹又は植栽帯（柵）の必要がないと認める場合は、この限りでない。
- (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、補強措置等を講じるものとする。
- (11) 別添「歩道における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、これにより難しい場合はこの限りでない。
- (12) 隣接の5メートル以内に隣家等の既存の車両出入口がある場合は、別添「歩道における車両出入口の設置構造基準」別図5のとおり、隣接する車両出入口と一体的に切下げを行い、舗装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、これにより難しい場合は、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するものとする。

また、既存の車両出入口の幅が第2号から第4号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第2号から第4号に定める基準に合致しなくてはならない。

2 車両乗入れ等に伴うL型側溝、縁石及びL型街渠の切下げ工事承認基準

既設L型側溝、縁石又はL型街渠を切下げて、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。

車道面との段差、切下げ範囲又は一敷地当たりの切下げ箇所数については、「1 歩道における車両出入口の設置工事承認基準」に準拠する。

3 横断防止柵及びガードレール等の移設・撤去工事承認基準

横断防止柵及びガードレール等を移設・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処理する。

(1) 横断防止柵及びガードレール等が設置されている場所において、地形、形状等の変更や、社会生活上撤去することが必要になった場合に限るものとする。

なお、移設・撤去できるのは、安全対策等の目的を考慮し必要最小限の範囲に限るものとし、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しないものとする。

(2) 移設・撤去した場所においては、必要に応じ安全対策を講じること。

4 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。

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道路管理者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。

5 工事の仕様については、上記1から4によるほか、「鎌倉市道路占用条例（昭和57年1月条例第12号）」「鎌倉市道路占用規則（平成12年3月規則第42号）」、「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・神奈川県発行）」によるものとし、その他の仕様については、道路管理者の指示によるものとする。

6 その他の道路法第24条に基づく工事については、道路管理者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24年4月1日から施行する。
- 2 この基準の施行の際現に道路法第24条の規定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(昭和25年政令第338号)第1条第1号の定義による、一の建築物又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(昭和35年総理府令第60号)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ため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号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キログラム+最大積載量)、全長、全幅、最大軸重、最小回転半径、軸距、ボディリヤオーバーハング、前輪距、後輪距)も記入すること。

歩道における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パーセント以下とする部分 以下「平坦部」という）を設けるものとする。平坦部分は車いす等利用者の安全な通行を考慮して、可能な限り広く確保しなければならない。
- (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パーセント以下とする。
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パーセント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っては、自転車乗り入れに適した段差とする。
- (4) 上記（1）～（3）により難しい場合は、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 車両出入口の構造等

(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パーセント以下となるようにする。（別図1参照）

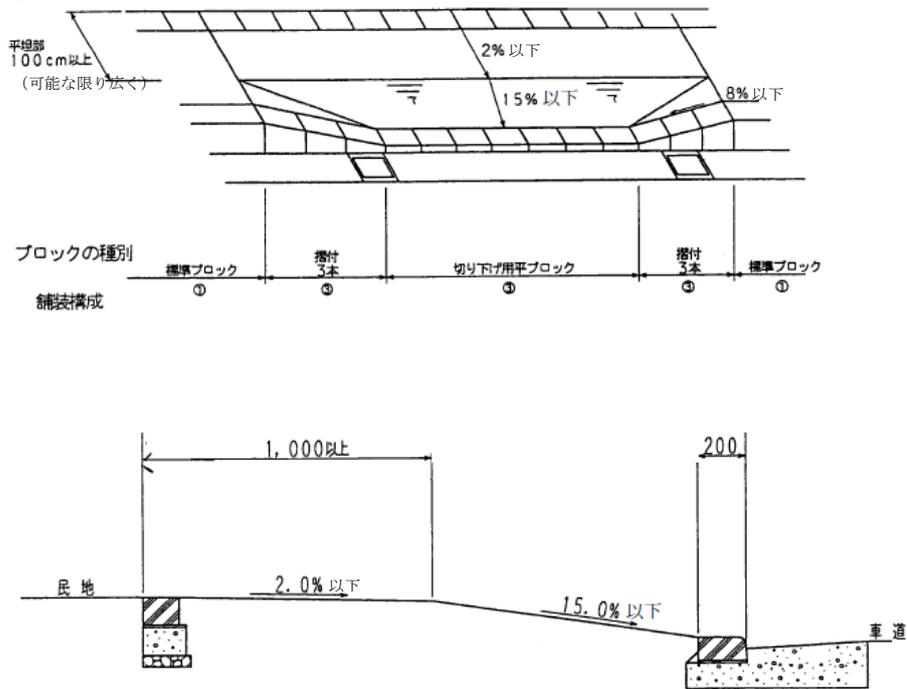
なお、歩道の高さや幅員によっては、平坦部の確保のために縁石ブロックに特殊切り下げブロックを使用することも考えられるが、この場合、横断方向のすり付け勾配は10パーセント以下となるようにする。

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パーセント以下）とする。（別図2参照）

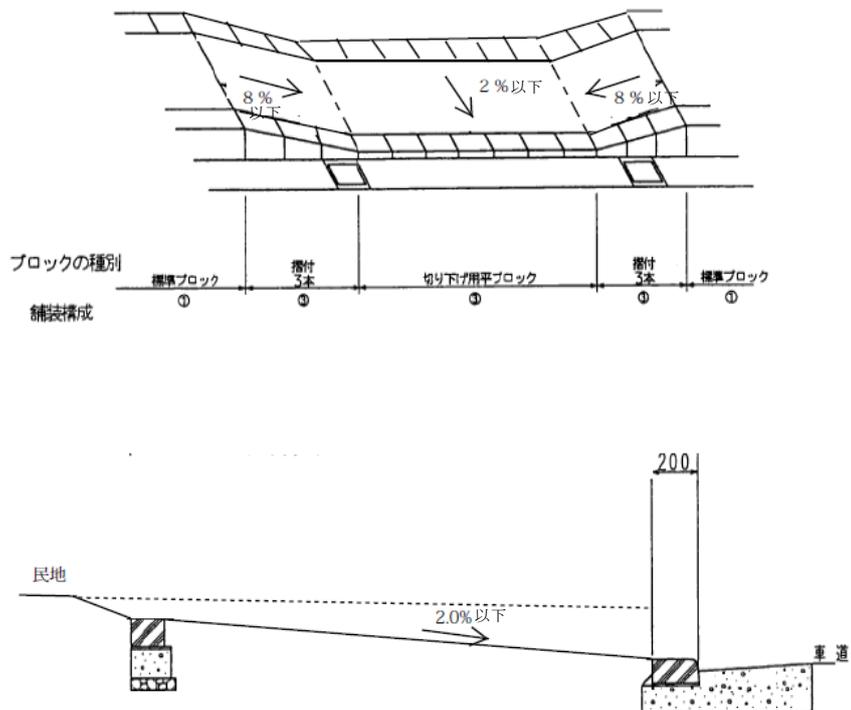
(2) セミフラット形式の場合

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）

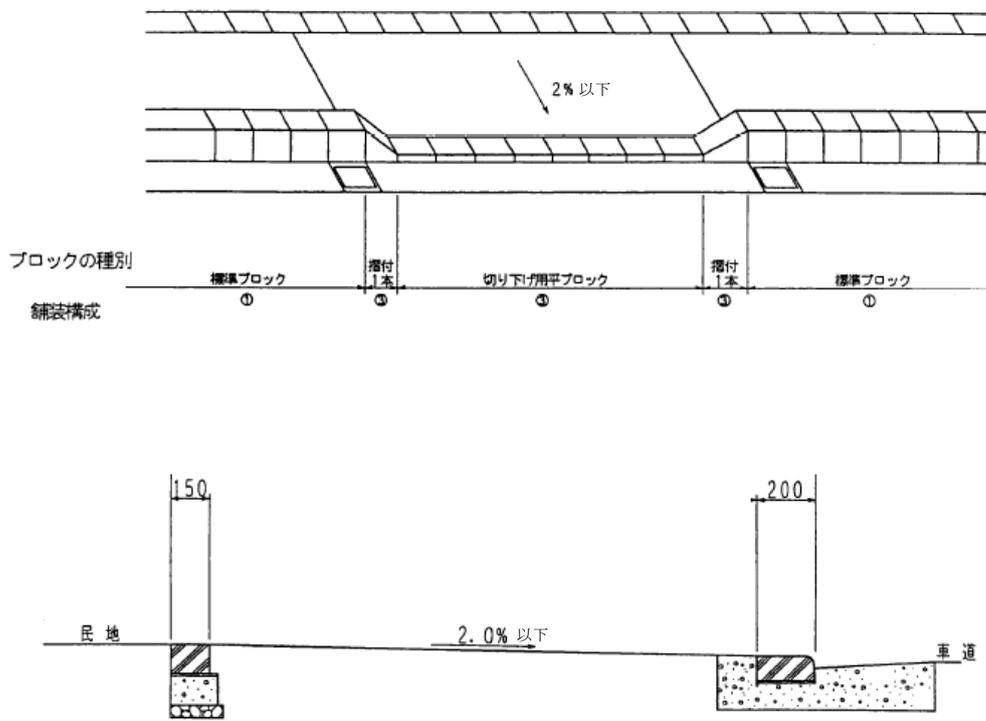
別図1 マウントアップ歩道 切り下げ用平ブロック使用の場合（原則）



別図2 マウントアップ歩道 十分な幅員がなく、全面切り下げ(縦断勾配8%)の場合

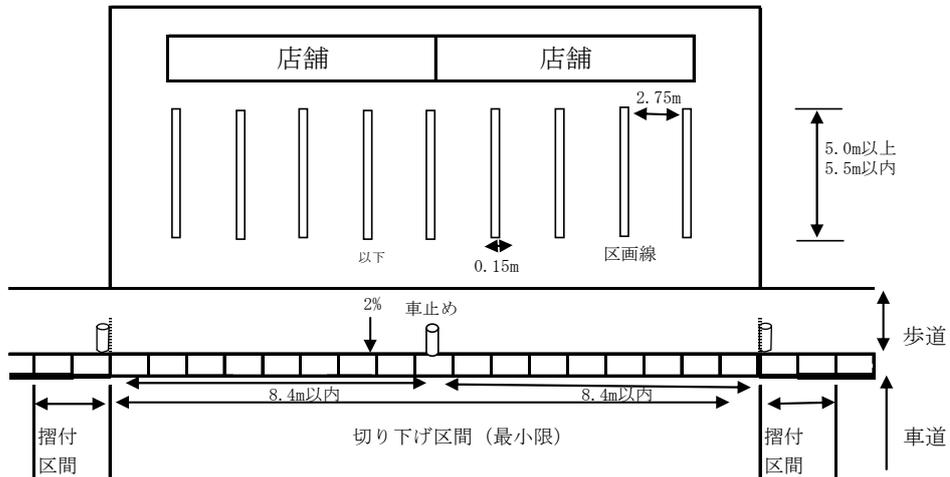


別図3 セミフラット形式の歩道の場合

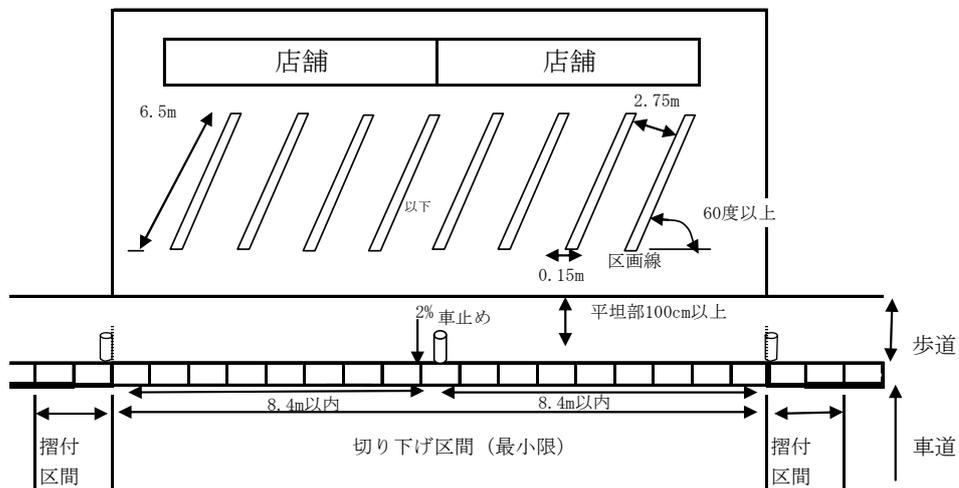


別図4 敷地の形状から車両が敷地内において転回することが著しく困難であるため、全面切り下げを行う場合

(1) 直角駐車

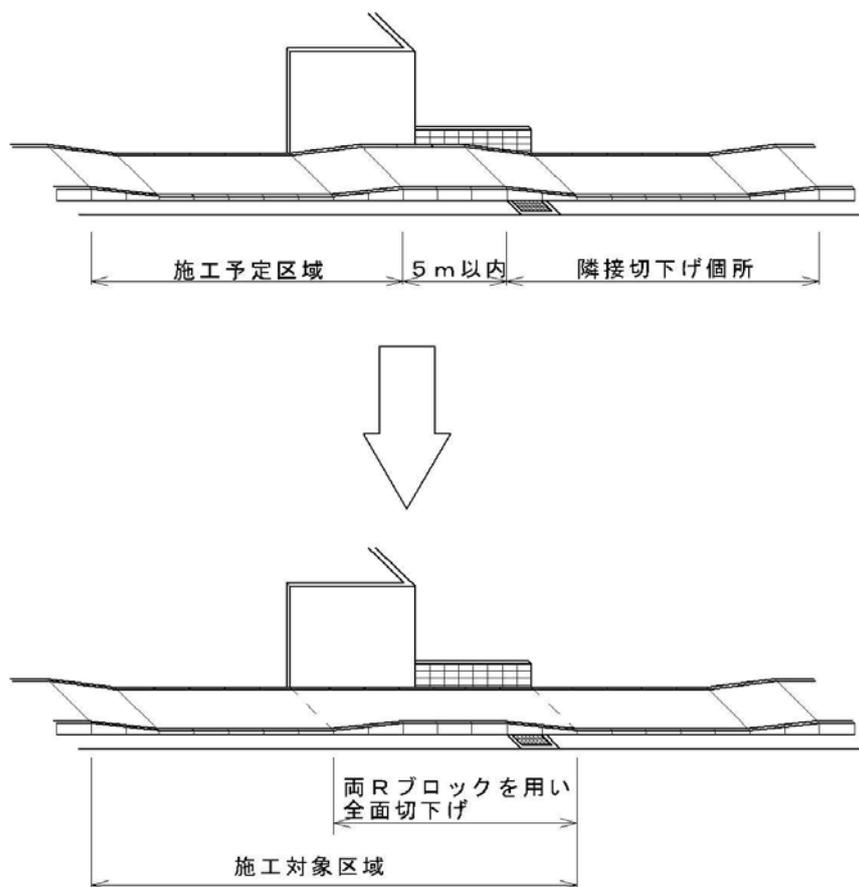


(2) 斜め駐車



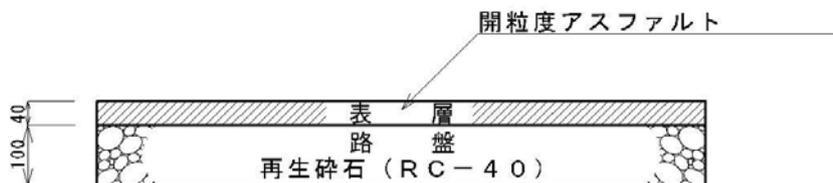
- ① 両端に車止めを設置すること。
- ② 切り下げ区間が8.4mを超える場合は、上記①による車止め設置の有無にかかわらず、切り下げ区間に車止めを設置し、車両通行部の幅が各8.4m以内となるようにすること。

別図5 隣接（5 m以内）する切り下げ箇所と一体的に切り下げを行う場合

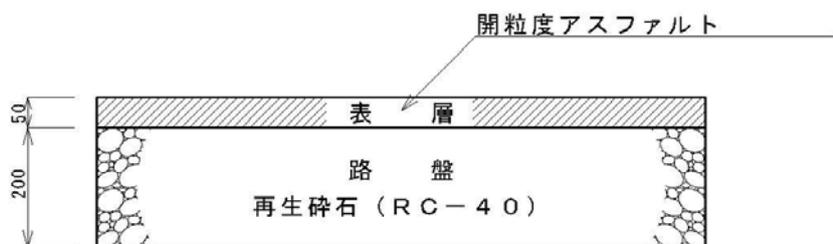


別図6 歩道舗装構成

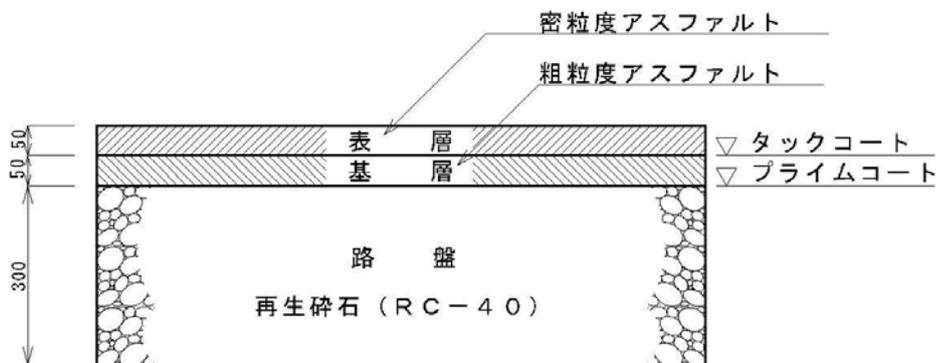
(1) 標準部における舗装の場合



(2) 普通乗用車出入口の切下げ部の場合

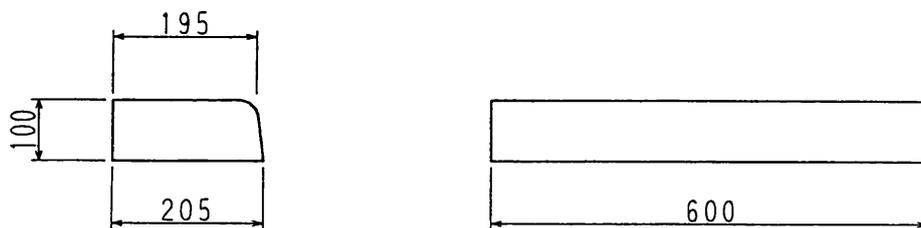


(3) 大型自動車出入口の切下げ部の場合

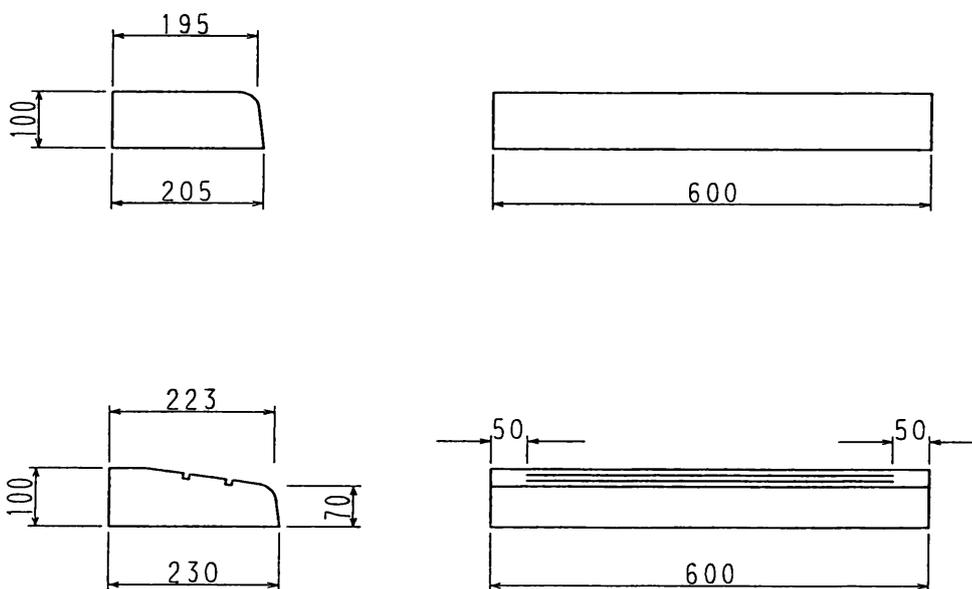


参考

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

