

自動車乗り入れ口設置基準

平成28年4月1日

岡崎市土木建設部道路維持課

岡崎市（以下「本市」という。）では、乗用車以上の車両が車道部から歩道部を介して民有地に乗り入れる場合、その行為を行おうとする者（以下、「申請者」という。）が道路管理者の定めた基準により、歩道部に自動車乗り入れ口を設置しなくてはなりません。

以下に示す「自動車乗り入れ口設置基準」とは、道路区域内となる歩道部に自動車乗り入れ口（以下「乗り入れ口」という。）を施工する上で、それが満たさなくてはならない基準について定めたものです。

申請者の皆様方には、同基準ならびに道路管理者の指示の下、道路法第24条ならびに57条の規定に基づき、道路管理者の承認を受けた上で、申請者の費用負担により、自動車乗り入れ口を施工して頂きます。

1 設置基準

自動車乗り入れ口の設置にあたっては、以下の基準を満たさなくてはならない。

（１） 乗り入れ口が設置可能な箇所

本市では、道路交通法第44条の規定を踏まえ、以下の箇所以外での乗り入れ口の設置が可能である。

[乗り入れ口の設置が禁止されている箇所]

- a 横断歩道の渡り口
- b 横断歩道の前後5m以内
- c 地下道の出入り口および横断歩道橋の昇降口から5m以内
- d 交差点内および交差点の側端または道路の曲がり角から5m以内（ただし、T字型交差点の突き当り部は除く）
- e バス停車帯
- f 交通信号、道路照明柱、道路標識柱、横断防止柵、ガードレールおよび車止めなどが設置されている箇所（ただし、当該施設の管理者が撤去または移設を承諾した場合は除く）
- g 民有地内に車庫、あるいは駐車場等の自動車を保管する場所がない箇所

ただし、次のような場合、乗り入れ口の設置を認めることがある。

- 1) 自動車乗り入れ口の設置が真にやむを得ず、道路管理者と所轄警察署長との間で、その設置について協議が整った場合。
- 2) 上述のb～eの箇所において、一般住宅の乗用車駐車場で出入りの回数が少なく、かつ交通安全上、特に支障がないと道路管理者が判断した場合。

(2) 乗り入れ口が設置できる箇所数

設置可能な乗り入れ口の箇所数は、原則「1施設につき1箇所」とする。

ただし、次のような場合、1施設につき2箇所まで乗り入れ口の設置を認めることがある。

- 1) 想定される当該施設への乗り入れ車両数が多く、かつ場内において通行帯を設ける等により、車両の進行方向を限定した施設のうち、入・出口別に乗り入れ口を分離することが望ましいと道路管理者が判断した場合。
- 2) 貨物自動車ならびに乗用車が乗り入れる施設のうち、車種別に乗り入れ口を分離することが望ましいと道路管理者が判断した場合。

なお、乗り入れ口を2箇所設置する場合には、後述する乗り入れ口設置幅に基づき設置した乗り入れ口の離隔が10m以上確保できることを条件とする。

また、施設が有する敷地が複数の道路に接している場合、あるいは当該施設が極めて大規模な場合には、別途協議するものとする。

(3) 乗り入れ口の設置方向等

申請者は、上述の(1)および(2)と併せて、以下の内容についても遵守しなくてはならない。

- a 乗り入れ口は、原則「車道中心線に対して直角」に設置すること。
- b 私有地内の駐車場の設置にあたっては、乗り入れ範囲外の歩道部を車両が通過する形態としてはならない。とくに、駐車枠が道路に直接面する形状の駐車場（いわゆるハーモニカ式駐車場）については、「乗り入れ口の設置幅＋影響幅」を超えて計画することはできない。
- c 乗り入れ口の位置は、施設を構成する敷地の前面とし、隣地に越境して設置することはできない。ただし、狭小間口等の場合、申請者と隣地所有者との間に同意があり、かつ、路上滞留の緩和上やむを得ないと道路管理者が判断した場合はこの限りではない。
- d 本基準の適用範囲を超えて設置されている既設の乗り入れ口を改築する場合、「改築後の乗り入れ口は、本基準が定める範囲内において設置」することとする。
- e 乗り入れ口の設置により、申請箇所以外の場所から自動車が出入りする恐れがあると道路管理者が判断した場合には、道路管理者は申請者に対し、歩道内に車止め等の設置を指示することができる。なお、この際の費用は、申請者が負担するものとする。

(4) 不用となった乗り入れ口の取り扱い

使用を終えた乗り入れ口については、歩道利用者保護の観点から、申請者または使用者の責任において速やかに閉塞しなければならない。

2 乗り入れ口の設置幅

乗り入れ口の設置幅については、歩道部の形式および乗り入れ口の受け入れ対象車両の種別により、下表のとおりとする。

自動車の種類	歩道の形式		c) マウントアップ式 (植樹帯あり)	
	a) セミフラット式		設置幅	影響幅
	b) フラット式			
	c) マウントアップ式 (植樹帯なし)			
	設置幅	影響幅	設置幅	影響幅
A型 乗用車・普通貨物自動車 (3.0 t 積未満)	3.0 m	1.5 m	4.0 m	1.0 m
B型 中型貨物自動車 (6.5 t 積未満)	6.0 m	2.0 m	7.0 m	1.5 m
C型 大型貨物自動車 (6.5 t 積以上)	必要幅 (10.8m以下)	2.6 m	必要幅 (12.0m以下)	2.0 m

[留意事項]

- ※ 「C型」の適用を申請する場合、道路管理者に対し、車両の走行軌跡図を添付し、必要幅の算定根拠を提示すること。
- ※ 概ね10台以上の駐車枠を有する規模の施設で、かつ不特定多数の車両の出入りが想定され、路上滞留の緩和上やむを得ないと道路管理者が判断した場合、駐車枠が乗用車用であっても「B型」を適用することができる。
- ※ 乗用車、小型貨物自動車が乗入れる場合にあっては、原則A型とするが、真にやむを得ないものと判断される場合には、6メートル以内（マウントアップ式の場合は7メートル以内）で、かつ、車両走行軌跡図により算出した必要最小限の幅とすることができる。ただし、この場合には、舗装構成、側溝影響幅及びその他の設置基準については、全てB型の基準に準拠するものとする。
- ※ セミフラット式で、かつ植樹帯がある歩道部に乗り入れ口を設置する場合、近辺の乗り入れ口に巻き込みブロックが採用されているときには、沿道景観上の観点から「マウントアップ式（植樹帯あり）」の規格を採用することがある。
- ※ 乗り入れ口を設置するにあたり、街路樹が支障となる場合には、街路樹管理者（都市整備部公園緑地課）と協議の上、「街路樹移植・撤去完了届」を提出し、必要な措置を講じなくてはならない。
- ※ 乗り入れ口の形状は、後記の標準形状を参考に決定するものとする。標準形状どおり計画できない時は、その都度、道路管理者と協議するものとする。

3 舗装構成

乗り入れ口における舗装については、原則「セメントコンクリート舗装（以下「コンクリート舗装」という。）」とする。舗装構成は、乗り入れ口の型式により下表のとおりとする。

[単位：c m]

型式	セメントコンクリート舗装	
	コンクリート	路盤
A型	1 5	1 0
B型	2 0	2 0
C型	2 5	2 5

[留意事項]

- (1) 舗装厚は出入する車種の「最大」のものを適用する。
- (2) 路床土は「良質土」を用いるものとする。
- (3) 路盤材料は「粒調碎石」又は「再生碎石RC-40」を標準とする。
- (4) 申請者の都合により、乗り入れ幅を縮小する場合においても、舗装厚は減じないものとする。
- (5) コンクリート舗装の施工にあたっては、コンクリート舗装要綱〔(社)日本道路協会編〕によるものとし、レディーミクストコンクリートの呼び強度（設計基準強度）は、 $\sigma_{28}=21\text{ N/mm}^2$ 以上とする。
- (6) 舗装材料については、耐久性確保を目的として、コンクリート舗装を原則としているが、施工時に適切な転圧重機（振動ローラ1 tクラス以上）を使用し、完了時に転圧状況写真を提出する旨を別添の確約書等で説明されているものに限り、「アスファルトコンクリート舗装（以下、アスファルト舗装）」に代えることができる。なお、舗装構成については、下表のとおりとする。

[単位：c m]

型式	アスファルト舗装		
	密粒度	粗粒度	路盤
A型	5	—	2 5
B型	5	5	2 5
C型	5	1 0	3 0

なお、アスファルト舗装の施工にあたっては、舗装施工便覧〔(社)日本道路協会編〕によるものとする。

- (7) 歩道部の既設舗装が透水性舗装の場合、透水性舗装を用いた乗り入れ口は「A型」のみ適用できるものとする。その場合の舗装構成は、開粒度アスファルト 5cm、路盤 35cm、フィルター層 5cm とする。
- (8) 歩道部の既設舗装がインターロッキング舗装の場合、道路維持課発行「標準構造図」掲載の舗装構成に基づき、舗装復旧するものとする。
- (9) その他の構造については、その都度道路管理者と協議するものとする。

4. 道路付属物の取り扱い

乗り入れ口の設置にあたり、道路付属物の取り扱いについては、以下のとおりとする。

- (1) 申請者は、乗り入れ口の設置しようとする箇所にU字溝等の排水構造物を確認した場合、当該構造物が自動車荷重に耐えうるかについて、事前に道路管理者と協議しなくてはならない。
- (2) 上述(1)により、自動車荷重に耐えない構造であることが判明した場合には、申請者の負担により、それに耐えうる構造形式に変更する工事を「設置幅+影響幅の2倍の長さ」にわたって施工しなくてはならない。
- (3) 貨物自動車が乗り入れる場合、通常の構造形式と比較して、より強固な構造型式(蓋部がボルト固定された側溝等)を採用することが望ましい。
- (4) セミフラットおよびマウントアップ式歩道部を切り下げる場合、切り下げブロックおよびエプロン部は、原則「現場打ち」で施工するものとする。ただし、歩車境界部分に管渠型側溝が設置されている場合については、切り下げブロックをプレキャスト2次製品に代えることができる。
- (5) その他の付属物の取り扱いについては、その都度、道路管理者と協議するものとする。
- (6) 歩道部の掘削にあたっては、占用管の有無について確認するとともに、支障となる恐れがある場合には、事前に申請者と施設管理者との間で協議するものとする。

[附則]

この基準は、平成24年8月1日から適用するものとする。

この基準は、平成28年4月1日から適用するものとする。

確 約 書

平成 年 月 日

岡崎市長

住所

氏名

印

下記工事により、敷地内の土地利用計画と完了時の施工状況に相違が生じた場合は、速やかに道路管理者に報告し、道路管理者の指示に従い承認時の計画のとおり復旧します。

なお、乗り入れ部分の舗装方法をアスファルト舗装にて施工する場合は、施工時に適切な転圧重機（振動ローラ 1 t クラス以上）を使用し、完了時に転圧状況写真を提出します。

記

- 1 路線名 市道 線
- 2 場所 岡崎市 町字 番地先
- 3 工事名 自動車乗り入れ口設置工事