

吉岡町工事承認基準

吉岡町 建設課

○吉岡町工事承認基準

当該基準は、令和8年吉岡町道路工事承認規則（令和8年吉岡町規則第1号）第3条第1項に規定する工事承認基準である。

（承認基準）

1 車両出入口

（1）乗入幅は【乗入規格表】のとおりとすること。なお、申請目的により通行の可能性のある自動車の種類を、乗入規格表により判断し適用すること。

【乗入規格表】

型式	車種	乗入幅	備考
I種	乗用、小型貨物自動車	4.0m以下 (6.0m)	一般住宅等 ただし、主として乗用・小型貨物車が常時出入りする店舗、事務所、マンション、貸駐車場は6.0m (6.0m)以下とする。
II種	普通貨物自動車等 (6.5t以下)	8.0m以下 (8.0m)	大型車の乗入が少ない店舗等
III種	大型及び中型貨物自動車等 (6.5tを超えるもの)	12.0m以下 (12.0m)	長さ8.0m以上の車両が出入りする工場、倉庫、ガソリンスタンド、大型店舗、ドライブイン、駐車場など

（注）

ア 乗入幅については、その必要性を十分検討し最小限の幅とすること。なお、II、III種においては、幅の算出が必要と判断される場合には軌跡図を提出させること。

イ 取付け方法については【図1】から【図9】までを標準とし、特殊な箇所については別途考慮することができる。

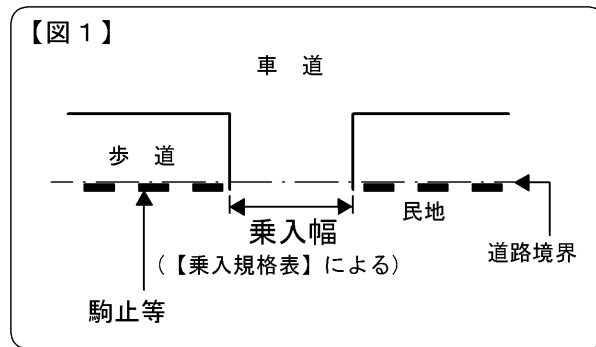
ウ 車種については頻繁に出入りする最大のものを適用すること。

エ 車種はいずれも単車の場合を表わす。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。

オ 乗入幅の（ ）内はガードレール設置及び撤去時の乗入幅を表わす。

カ 乗入幅の数値は乗入方向に直角方向の長さとする。

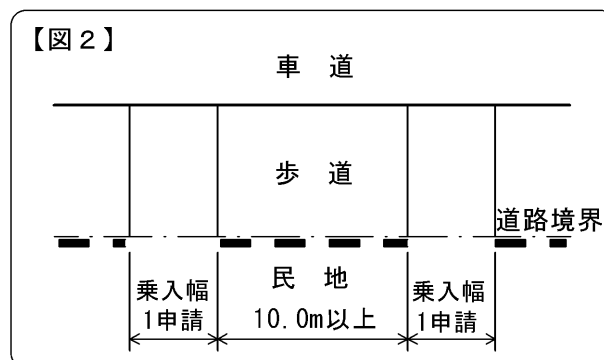
キ 車種の（ ）内は最大積載量を表わす。



(2) 現地の状況により駒止等（車止め・小型擁壁・ポストコーン・ガードパイプ等）の民地側への設置を検討すること。民地側に車止め等を設ける場合は、乗入部以外からの車両の出入りを抑制するため歩道面より高低差のある構造とすること。

(3) 舗装構成は別紙【道路の復旧方法】のとおりとすること。

(4) 車両乗入部は、乗入れる必要のある場所又は施設ごとに1箇所とすること。ただし、次に掲げる場合に該当し、道路管理者が必要と認める車両乗入部の間隔を確保して設置する場合は、この限りでない（車両乗入部の間隔は10.0m以上を原則とする）。（【図2】参照）



ア 車両乗入部の間隔は、10.0m以上を原則とするが、これによりがたい場合には別途協議を行うこと。

イ 大規模小売店舗立地法に係る開発については、別途協議により承認することとする。

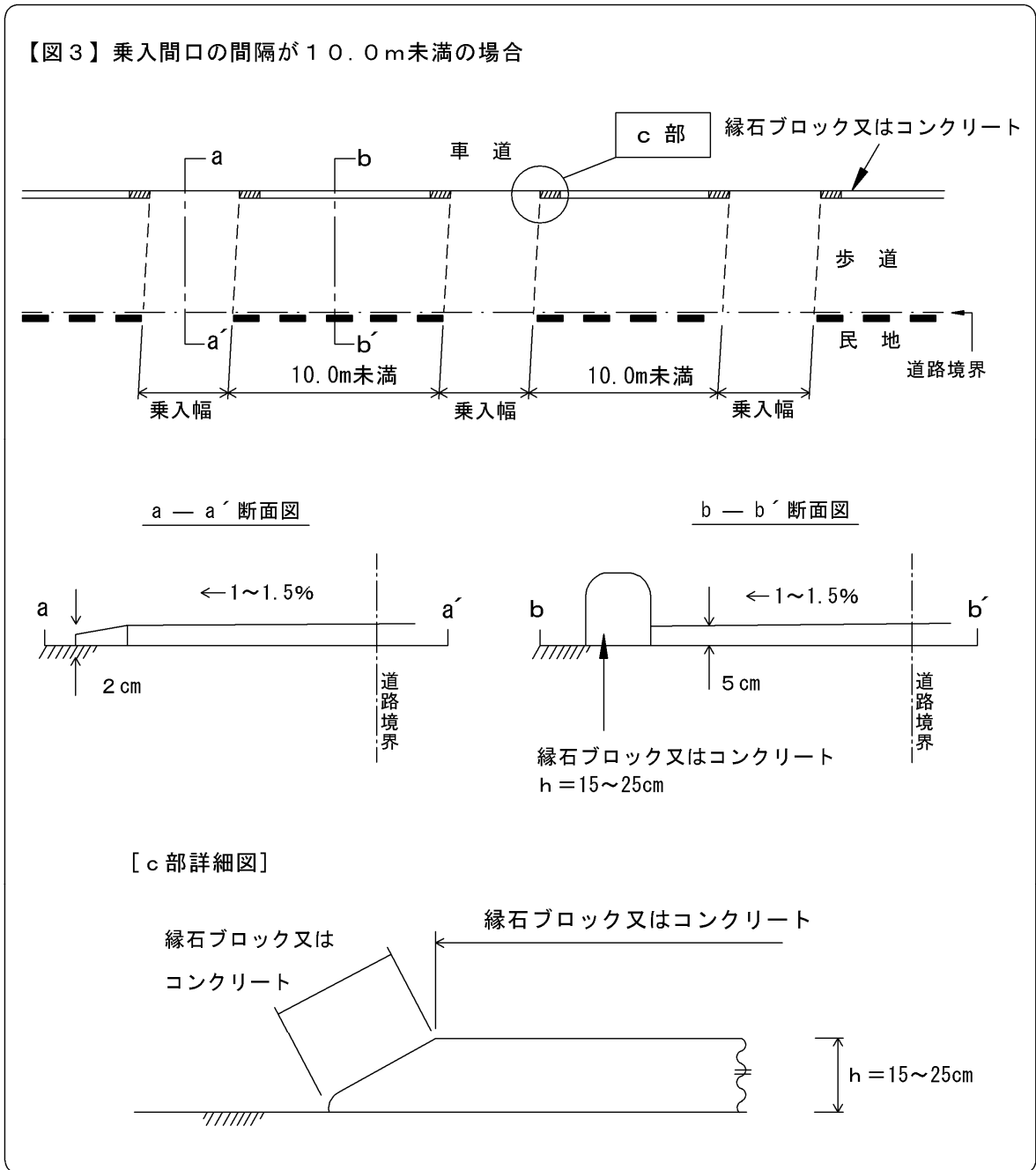
(ア) 乗入対象施設が大規模な場合（公共施設、総合病院等）

(イ) 乗入箇所を1箇所にする、かえって混乱を招き、交通安全上好ましくないと認められる場合（コンビニエンスストア、ガソリンスタンド、小売店舗等）

(ウ) その他やむを得ない事情で交通安全上特に支障がないと道路管理者が認めた場合

(5) 車両乗入部の構造は、以下の【図3】から【図6】までによること。

ア 車両乗入部の間隔が10.0m未満となる場合には、歩道の高さと車両乗入部の高さは同一とすること。

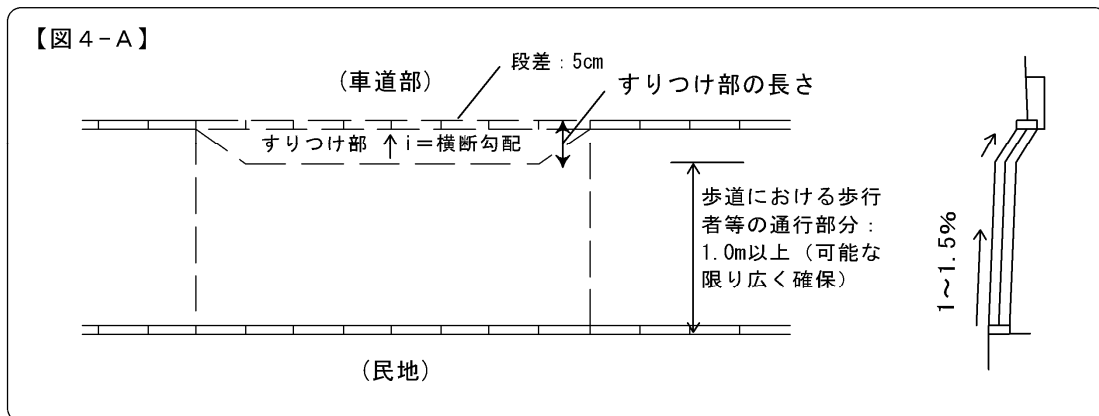


イ 既設のマウントアップ形式の歩道での車両乗入部の構造は【図4】のとおりとすること。

【図4】・・・平成17年3月25日 道企第705-10号 歩道の一般的構造に関する基準より（車両乗入部の構造）についての抜粋

A 歩道内においてすりつけを行う構造

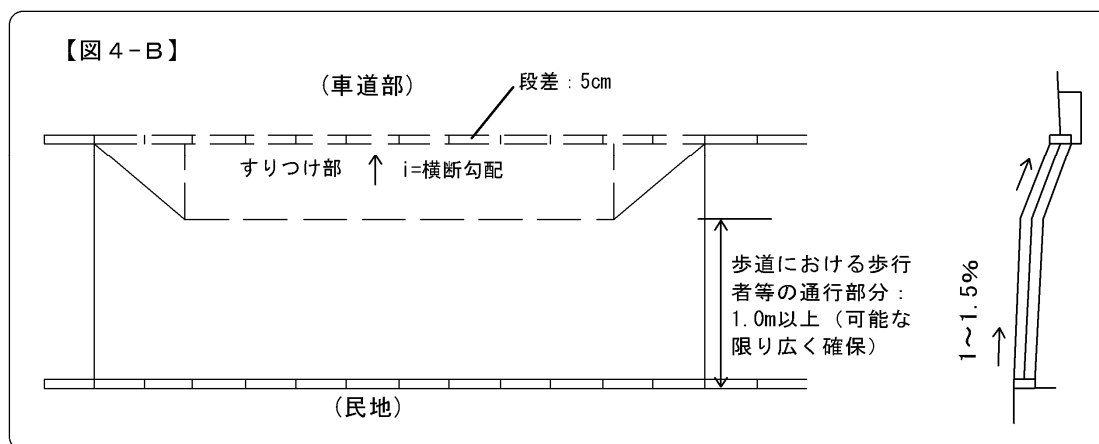
（歩道面と車道面との高低差が15cm以下の場合）



- ・ 歩道における歩行者等の通行部分は1.0m以上を確保すること。
- ・ すりつけ部の長さは75cmを標準とすること。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行うこと。

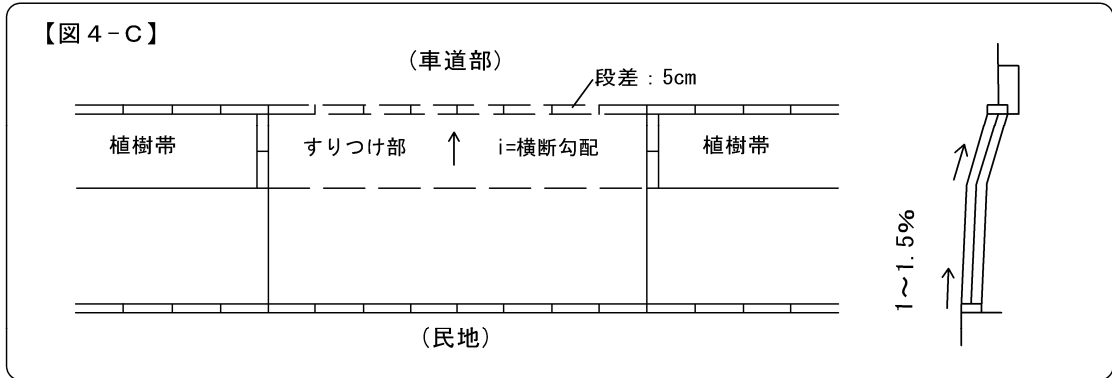
B 歩道内においてすりつけを行う構造

（歩道面と車道面との高低差が15cmを超える等の場合）



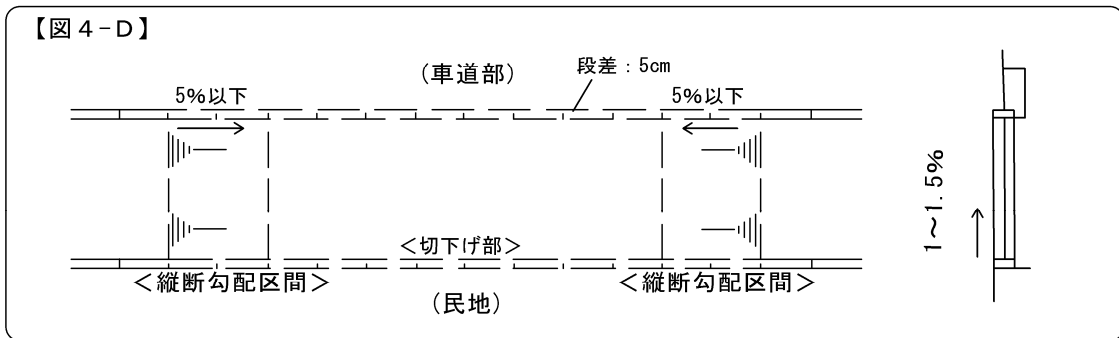
- ・ 歩道における歩行者等の通行部分は1.0m以上を確保すること。
- ・ すりつけ部の横断勾配は15%以下とすること。ただし、特殊縁石を使用する場合は10%以下とすること。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行うこと。

C 植樹帯等の幅員を活用してすりつけを行う構造
 (植樹帯等の幅員内ですりつけを行う場合)



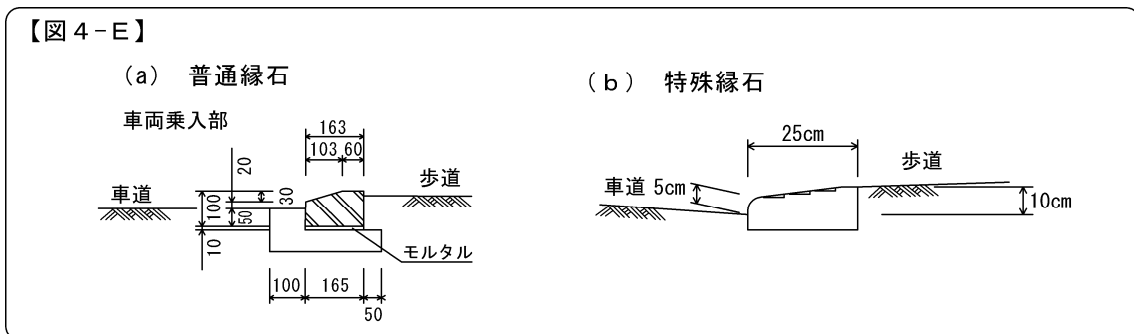
- ・ すりつけ部の横断勾配は1.5%以下とすること。ただし、特殊縁石を用いる場合には1.0%以下とすること。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行うこと。

D 歩道の全面切下げを行う構造



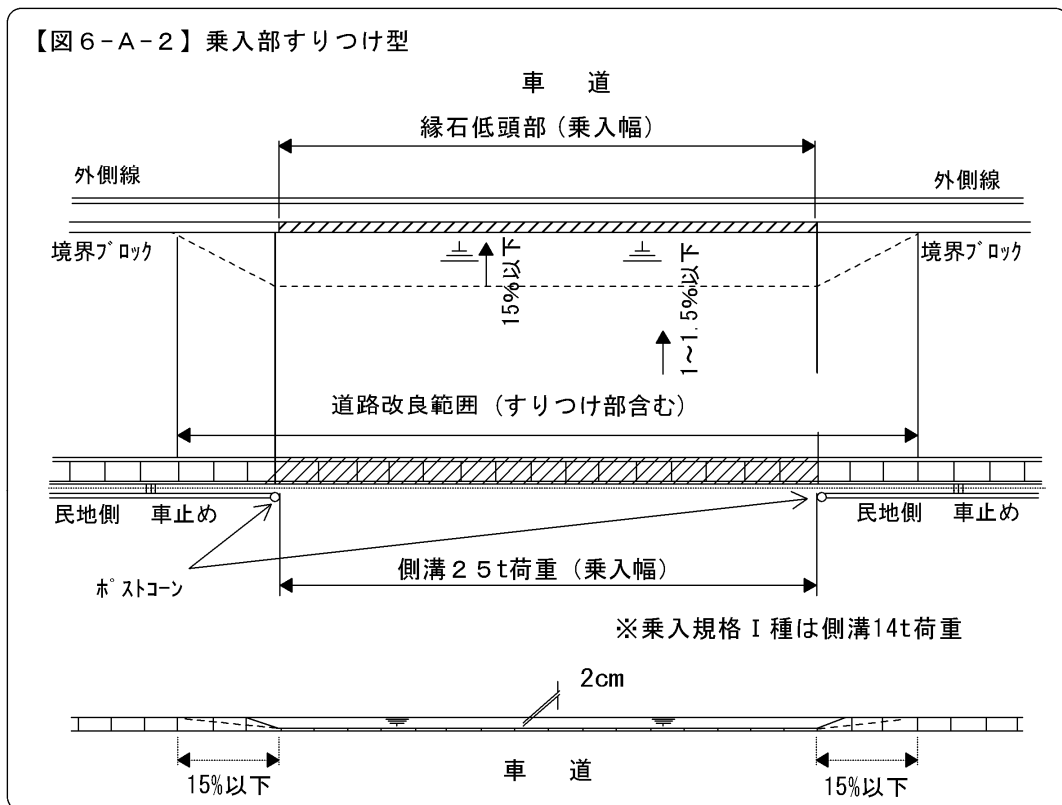
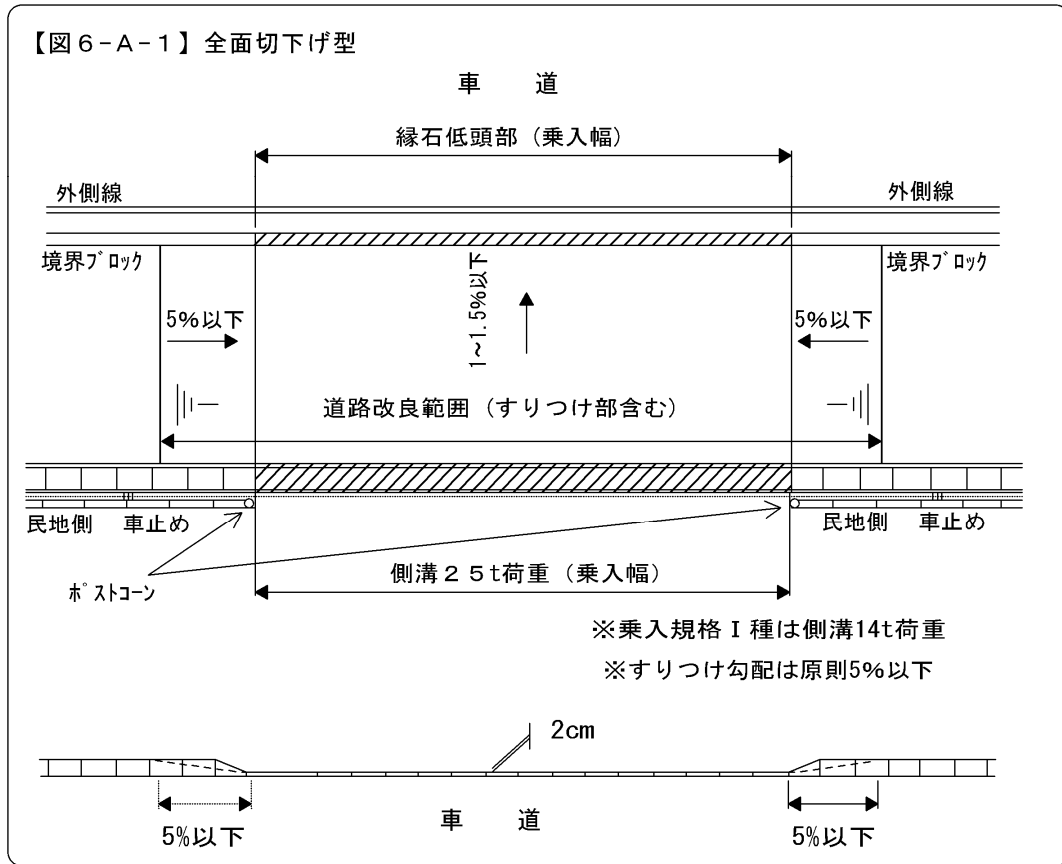
- ・ すりつけ部の縦断勾配は5%以下とすること。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とすること。

E 車両乗入部における縁石の構造

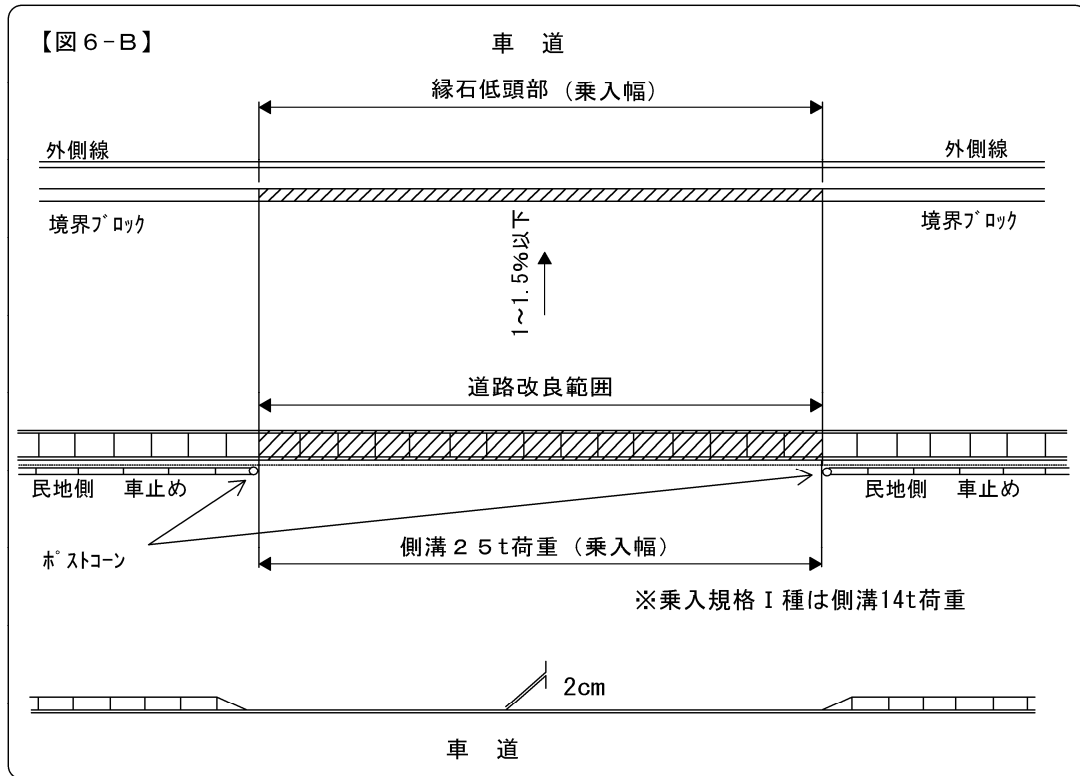


エ 乗入規格に準じた歩道・側溝及び溝蓋の改築方法は、【図6】を参考とすること。

A マウントアップタイプ



B フラットタイプ



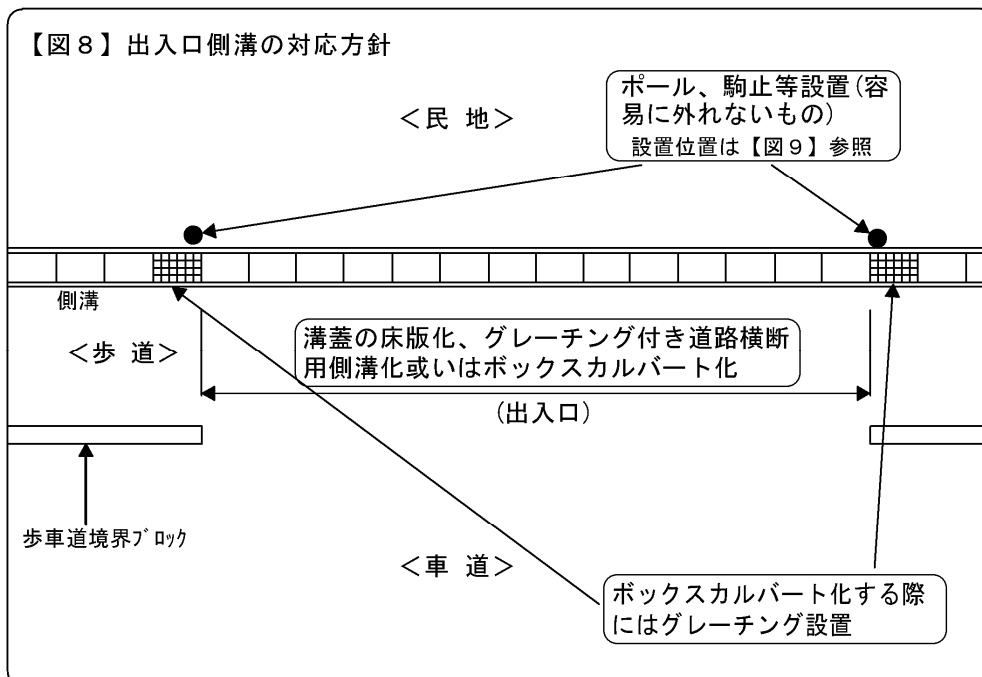
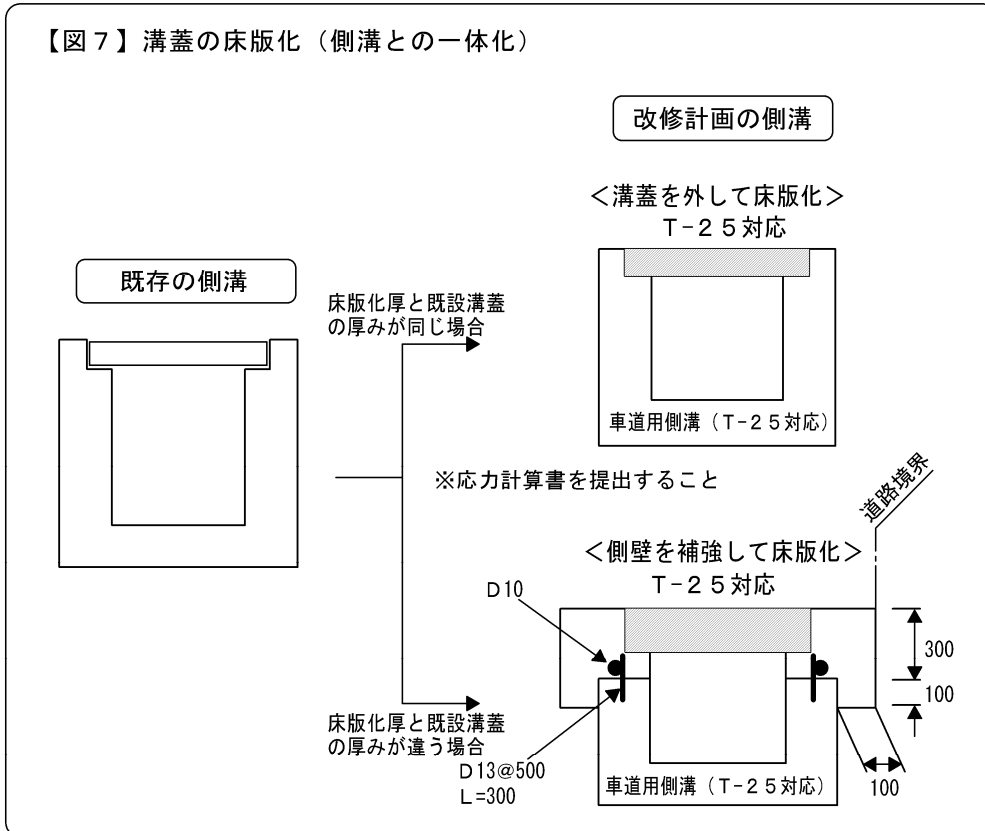
(6) 側溝及び溝蓋の改築方法については、【下表】及び【図7】から【図9】までのとおりとすること。

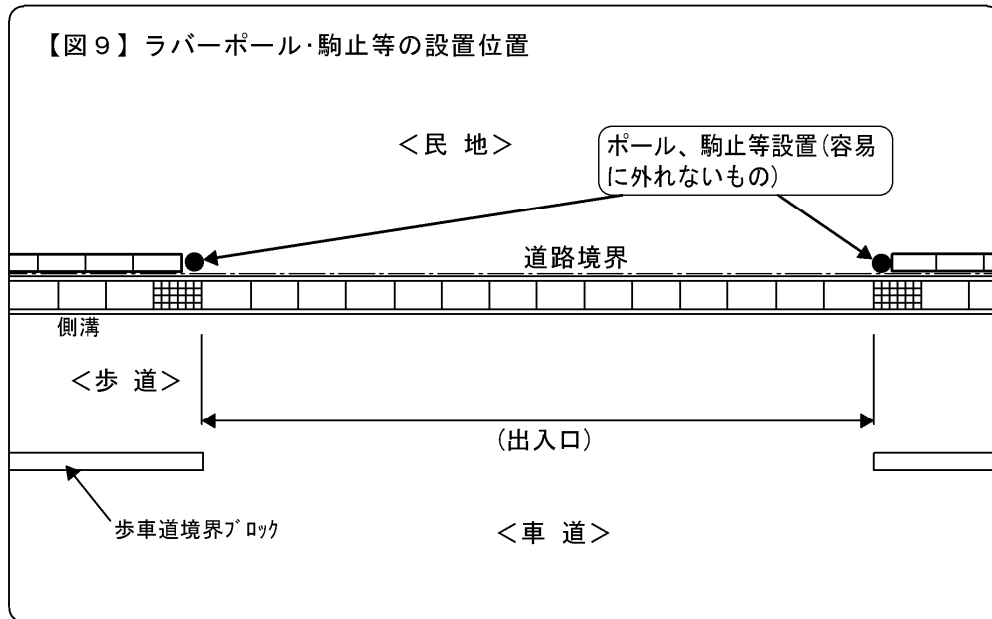
種 別	適 用
I 種	・車道用側溝 (T-14以上)、車道用溝蓋に取替 (T-14以上)
II 種	・車道用側溝 (T-25)、車道用溝蓋に取替 (T-25) (特に貨物自動車等が頻繁に出入りする店舗等は「III種」と同じ構造とすること)
III 種	・グレーチング付き道路横断用側溝化 ・ボックスカルバート化 ・側溝改築 (T-25対応) ・溝蓋部の床版化+ (既存側溝の補強)

- ・ 側溝が歩道用側溝の場合には、I種、II種の場合は車道用側溝に取替えること。
- ・ III種の場合は、グレーチング付き道路横断用側溝化、或いはボックスカルバート化すること。
- ・ III種の場合の「側溝改築」の方法は、側溝が現場打ち或いは車道用側溝の場合には溝蓋部を床版化 (側溝との一体化) すること。(T-25対応、【図7】参照)
- ・ ボックスカルバート化した場合は、両端に維持管理及び路面排水処理を考慮してグレーチ

ングを設置すること。（【図8】参照）

- ・ 溝蓋部の床版化に当たっては、埋設型枠等を使用し、所定の強度を確保すること。





- (7) 乗入箇所と民地境界までの離隔は1.0m以上とし、これに寄りがたい場合は別途協議すること。
- (8) 次に掲げる箇所以外の箇所であること。ただし、自家用車等生活上出入りが必要となる通路、その他自動車の出入りの回数が少ない場合等、交通安全上に特に支障がないと道路管理者が認めた場合は、適用しない。
- ア 横断歩道及び横断歩道の前後5.0m以内の部分
 - イ トンネルの前後50.0m以内の部分
 - ウ バス停留所、ただし、停留所を表示する標識又は標識板のみの場合はその位置から10.0m以内の部分
 - エ 地下道、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5.0m以内の部分
 - オ 交差点の中及び停止線のない交差点については交差点の側端又は道路の曲がり角から5.0m以内の部分。ただし、T字型交差点の突き当たりの部分を除く。
 - カ バス停車帯の部分
 - キ 橋の部分
 - ク 交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所。ただし、道路管理者及び占有者が移転を認め、申請者が移設をする場合は除く。
- (9) 車両乗入部の位置は、民地側に車庫や耕作地等、その他自動車の保管する場所があること。
- (10) 官民境界沿いに側溝がある場合は、前記(6)の側溝及び溝蓋の改築方法により設置すること。
- (11) 車両乗入部以外の場所から自動車が出入りするおそれのある場合は、駒止めを設置する等の措置をとること。
- (12) 歩道のない箇所に営利目的により出入口を設置する場合においても、車両乗入部の構造と同様とすること。

2 法面埋立、切取等

- (1) 切土、盛土の施工高及び縦横断勾配は、原則として当該道路の計画を勘案した上での構造、勾配に整合させること。
- (2) 官民境界沿いの官地側にU型、L型、半円形等の側溝を設置するものとし、種類、構造、勾配等については、隣接地区における状況を考慮し、道路管理者が決定する。ただし、既設の側溝があり、二重側溝となって管理上不都合な場合はこの限りでない。
- (3) 盛土の場合は、道路管理者の指定する良質土により盛土すること。
- (4) 盛土によって従来の側溝を埋める場合は、用排水機能に支障を与えないよう十分な断面と強度を有する構造物とすること。
- (5) 法面切取の場合は、民地の切取断面及び構造が崩落、落石等により道路に危険を及ぼさない構造のものであること。
- (6) 側溝がある場所を出入口として使用する場合は、道路管理者の指定する蓋と側溝を設置すること。
- (7) 車両乗入部以外の場所から自動車が出入りするおそれのある場合は、駒止め等を設置すること。
- (8) 法面埋立の末端が段落ちとなる場合等、承認工事の施工により一般交通に危険が生じるおそれのある場合は、これを防止するために必要な安全施設を設置すること。
- (9) 付加車線の採択は、道路構造令による右左折車線の基準に基づき設置を行うこと。

3 その他の承認工事

- (1) 前記「1 車両出入口」及び「2 法面埋立、切取等」以外の承認工事については、道路構造令のほか、道路管理者がその工事を行う場合の技術基準等によること。
- (2) 側溝の溝蓋布設工事については、土木工事標準図集によるものとする。工事内容に応じて適宜必要な審査を行い、特に疑義のある場合は道路管理課と協議すること。

4 道路を横断して水路を設けた場合の橋りょう工事

道路を横断して水路を設けたため橋を架橋する場合は、昭和30年9月5日路政課長回答により、水管を埋設する行為は道路の占用として取り扱い、道路を掘削して橋りょうを架設する場合は承認工事とし、別途水路に使用する部分は占用で取り扱うものとする。

橋りょうの構造は、道路管理者の定める「設計基準（橋りょう事業）」に基づくものとする。

(注) 橋りょうとは、河川、湖沼、海峡、運河などの水面を越えるため、あるいは水のない谷、凹地又は、建築物や他の交通路等を越えるために桁下に空間を残し、架設される道路構造物で橋長2.0m以上のものをいう。また溝橋（カルバート）は橋りょうとして取り扱うが、暗渠との区別が困難なものについては土被りが1.0m未満のものを溝橋（カルバート）とする。

附 則

- 1 この基準は、令和8年4月1日から施行する。