

自動車乗入承認工事基準

(平成30年9月より運用)

奈良市建設部土木管理課

1 承認基準

この基準は、歩道部分を出入り口として利用する場合の構造・規格等を定めることにより道路交通の安全と円滑化を図ることを目的とする。

自動車乗入口設置工事は、申請者側が工事費等を負担する「承認工事」により申請者側にて施工していただき、完了手続後、市が管理を引き継ぎます。

歩道に自動車乗入口を設けるには、歩行者の安全の確保及び車両の出入りによる歩道の損傷防止のため、いろいろな制約がありますので、以下を参考に自動車乗入口の設置を行って下さい。

2 許可基準

(1) 原則として乗り入れ口の設置を禁止する箇所

- a 横断歩道及び前後5m以内の部分。ただし、所轄警察署長との意見調整を踏まえて、交通安全上特に支障がないと判断される場合を除く。
- b トンネル、洞門等の前後各50m以内の部分。
- c バス停留所の中、但し停留所を表示する標柱または表示板のみの場合は、その位置から各10m以内の部分。
- d 地下道の出入り口及び横断歩道橋の昇降口から5m以内の部分。
- e 交差点（総幅員7m以上の道路の交差する交差点をいう。）及び、交差点の側端又は道路の曲がり角から5m以内の部分（T字型交差点のつきあたりの部分を除く。）。ただし、所轄警察署長との意見調整を踏まえて、交通安全上特に支障がないと判断された場合を除く。
- f バス停車帯の部分。
- g 橋の部分。
- h 横断防止柵、ガードレール及び車止めなどが設置されている部分、但し交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く。
- i 交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所、但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を除く。

(2) 設置箇所数

乗入箇所は、原則として出入対象施設について1箇所とする。

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大型貨物自動車の出入する場合は、この限りではない。

（乗入箇所数の承認にあたっては、所轄警察署長との意見調整が必要となります。）

(3) その他

- a 民地側に車庫、その他自動車の保管する場所があること。
- b 乗り入れ幅は標準として6m以内とする。乗り入れ幅が6mを超える場合は、乗り入れ対象車両の軌跡図が必要になります。
（軌跡図から最小限となる幅を乗り入れ幅として決定します。）
- c 乗入口以外の場所から自動車が出入するおそれのある場合は、車止めを設置する等の処置をとること。
- d 官民境界沿いに側溝がある場所を出入口として使用する場合には、道路管理者の指定する蓋を設置すること。
- e 本書記載内容に合致しない事項は、所轄警察署長及び道路管理者との意見調整が必要となります。

3. 舗装構成(歩道)

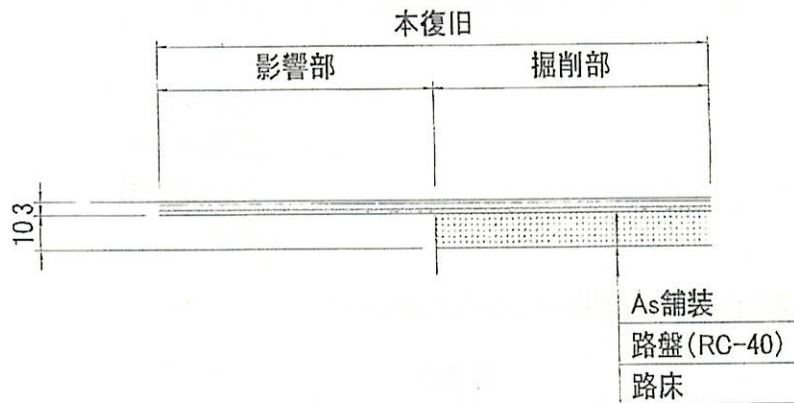
(注) ○プライムコート、タックコートの標記を省略しています。

単位：cm

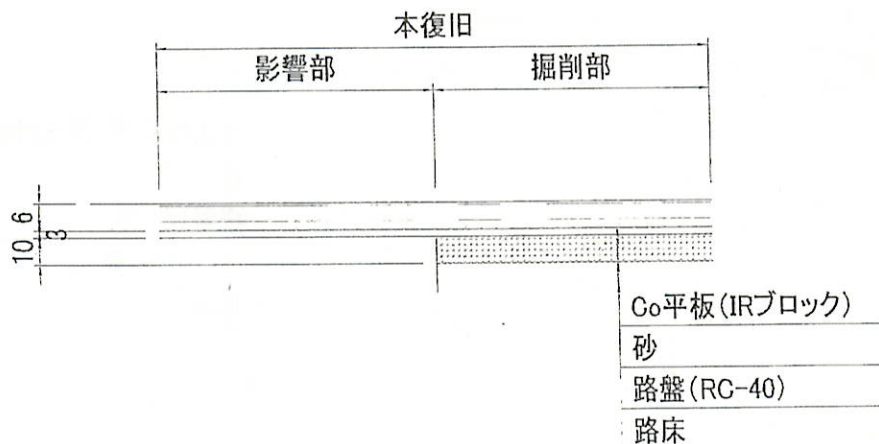
○路床及び路盤について、十分に転圧すること。

◎一般部

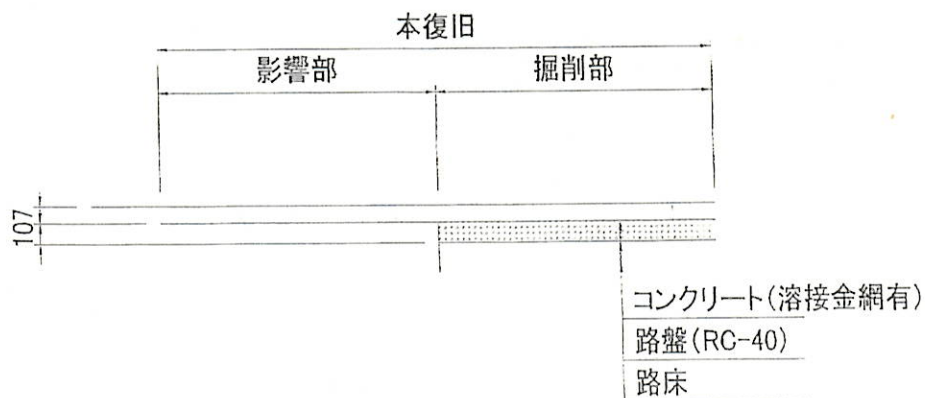
○アスファルト(通常舗装)



○歩板材舗装(コンクリート平板・インターロッキング)

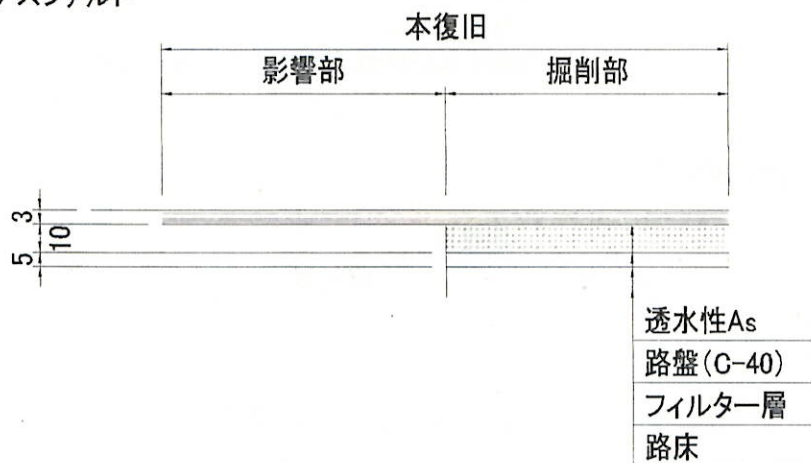


○コンクリート舗装

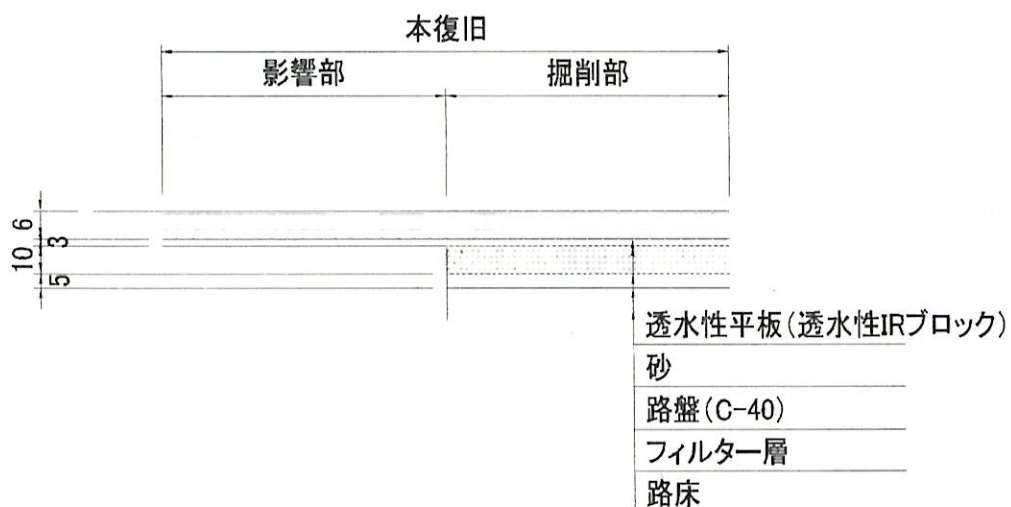


○透水性舗装

・アスファルト



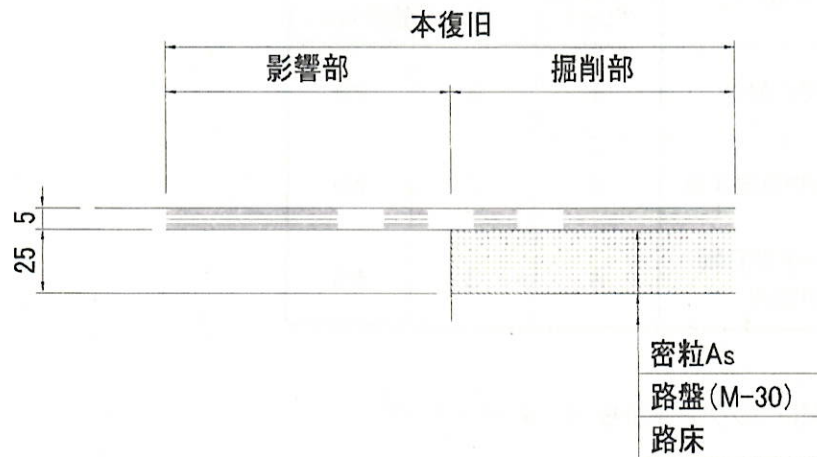
・歩板材舗装(コンクリート平板・インターロッキング)



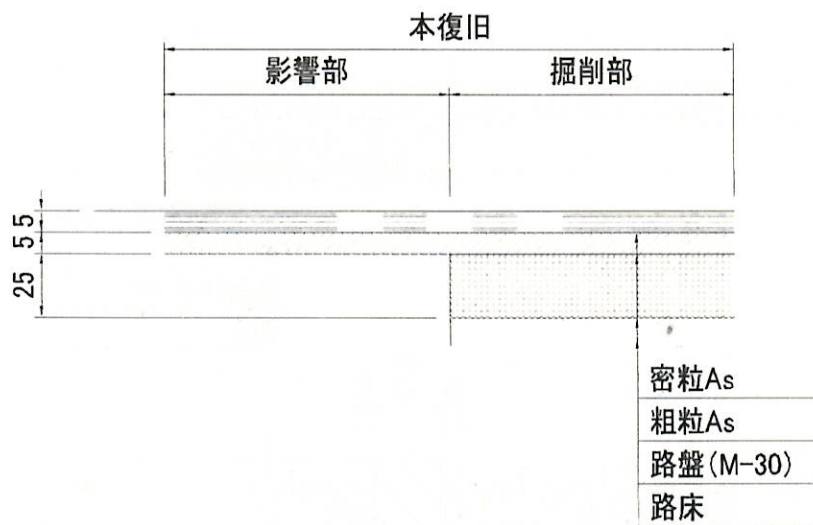
◎乗入部

○アスファルト(通常舗装)

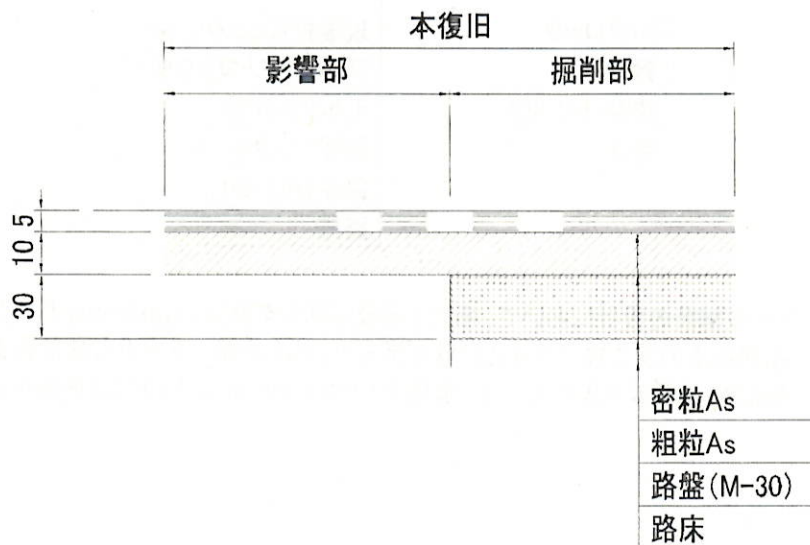
・小型自動車:乗入幅6m以下



・普通貨物自動車等:6m以上<乗入幅<8m以下



・大型・中型貨物自動車:乗入幅8m以上

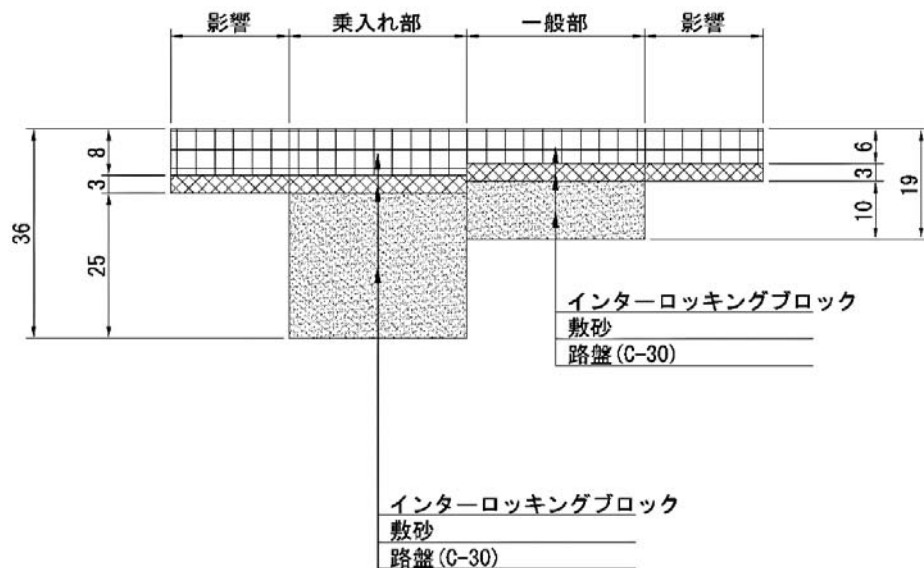


○インターロッキング舗装

※戸建住宅についてはAタイプ(Ⅰ種のみ)、店舗、集合住宅、事務所、駐車場など不特定多数の車両が出入りする施設についてはBタイプ(Ⅰ～Ⅲ種)を適用

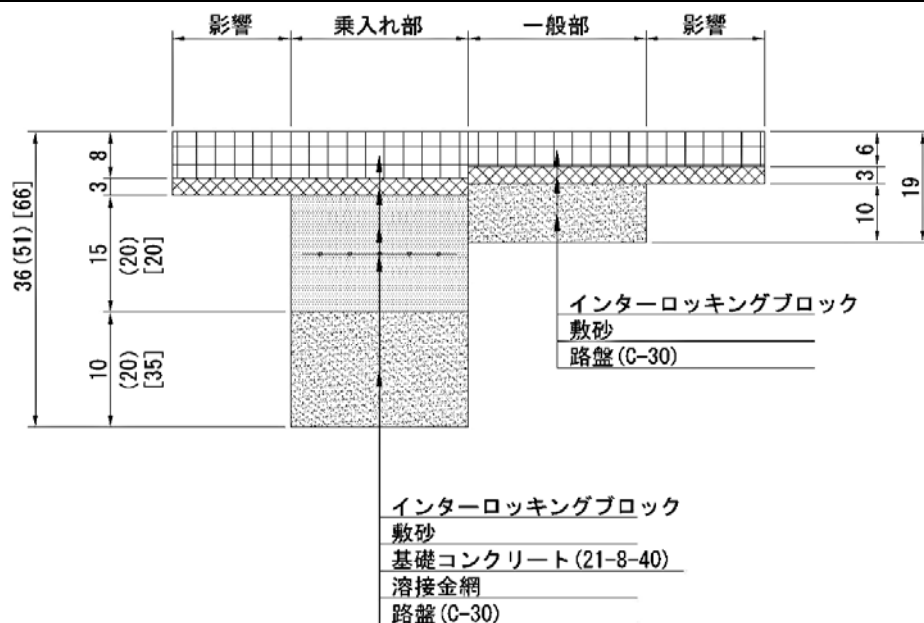
インターロッキング舗装Aタイプ

種別	車種	インターロッキング舗装構成(乗入れ部)		
		ブロック	砂	路盤(C-30)
Ⅰ種	乗用・小型貨物自動車	8	3	25



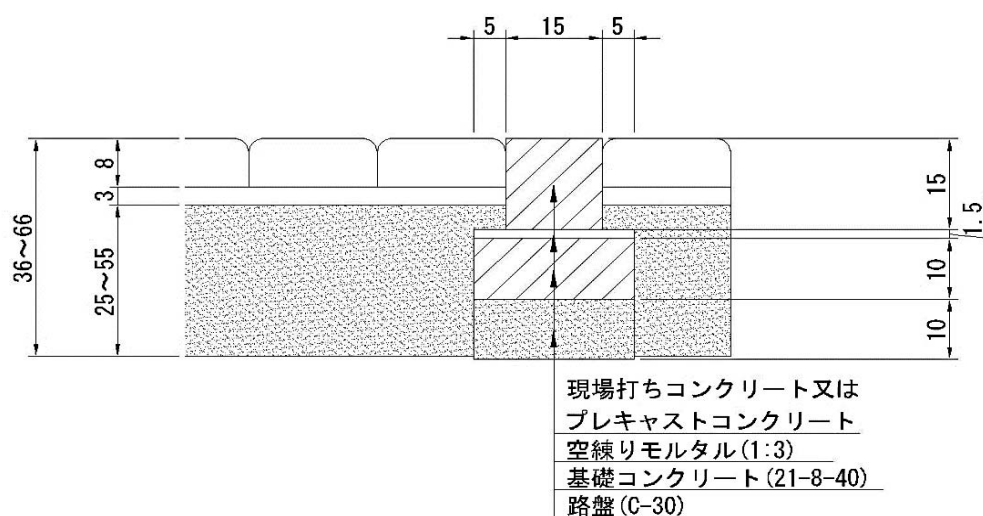
インターロッキング舗装Bタイプ

種別	車種	インターロッキング舗装構成(乗入れ部)			
		ブロック	砂	基礎コンクリート	路盤(C-30)
Ⅰ種	乗用・小型貨物自動車	8	3	15	10
Ⅱ種	普通貨物自動車等	8	3	20	20
Ⅲ種	大型・中型貨物自動車	8	3	20	35



※():Ⅱ種、[]:Ⅲ種を表す

○インターロッキング舗装端部拘束



※舗装端部の拘束

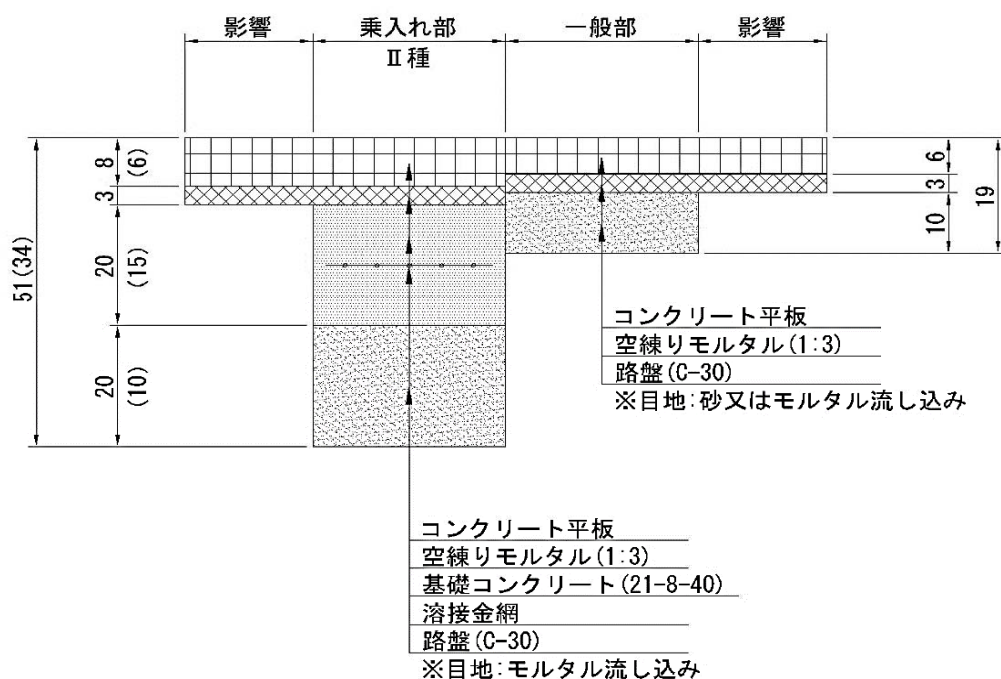
インターロッキングブロック舗装の設計において、極めて重要な部分を担うにもかかわらず、軽視されがちなのが舗装端部の拘束です。端部拘束の重要性に対する理解が進んでいないため、不十分な端部拘束による破損が後を絶たないのが実情であるため、最低でも150×150mm以上の端部拘束が必要とされています。

○コンクリート平板舗装

※コンクリート平板の寸法が300×300mm以上のコンクリート剛性舗装構造に属するものに適用

種別	車種	コンクリート平板舗装構成(乗入れ部)			
		平板	敷モルタル	基礎コンクリート	路盤(C-30)
I 種	乗用・小型貨物自動車	6	3	15	10
II 種	普通貨物自動車等	8	3	20	20
III 種	大型・中型貨物自動車	8	3	20	20

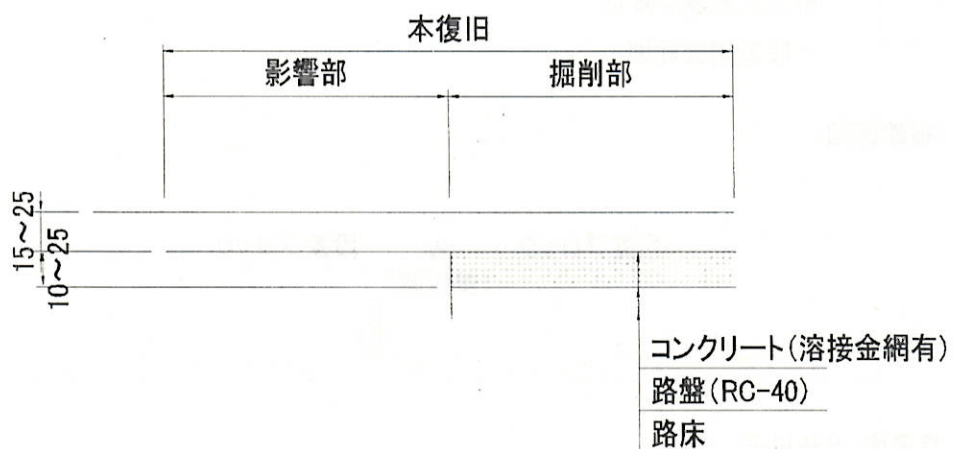
コンクリート平板舗装



○歩板材舗装
コンクリート舗装

車種	セメントコンクリート	
	コンクリート	路盤(RC-40)
小型自動車	15	10
普通貨物自動車等	20	20
大型・中型貨物自動車	25	25

○コンクリート舗装



※対象車両の最大諸元(設計便覧)

車両区分	車長	車幅	回転半径
小型自動車	4.7	1.7	6.0
普通貨物自動車 (6.5t積以下)	8.7	2.4	9.4
大型・中型貨物自動車 (6.5t積を超えるもの)	12.0	2.5	12.0

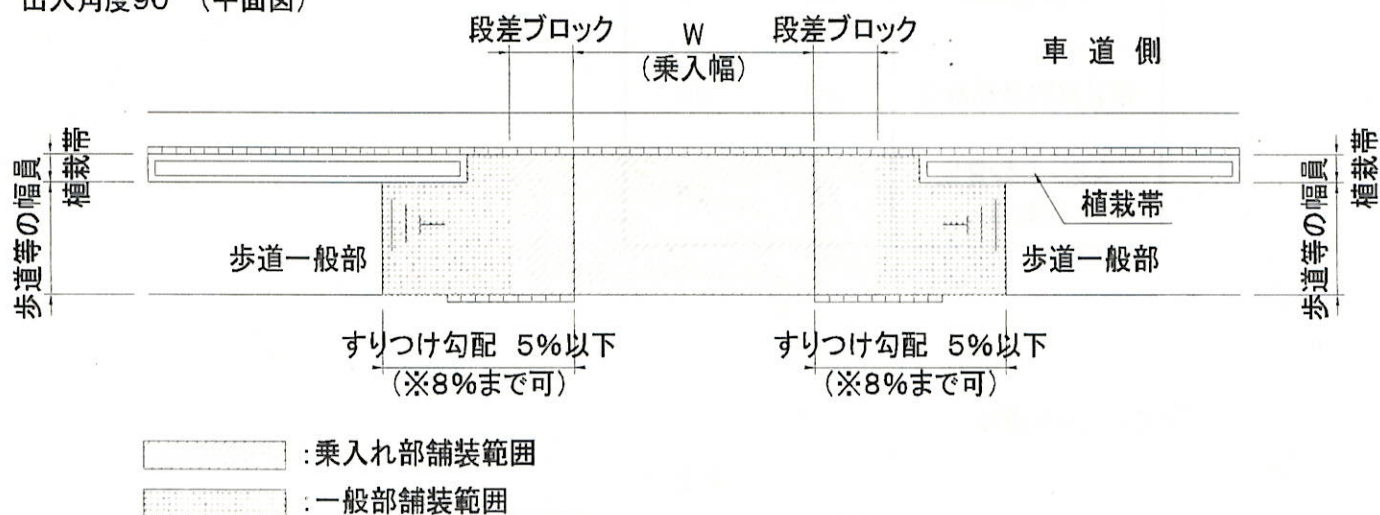
単位:m

◎乗入れ口の構造形式(参考)

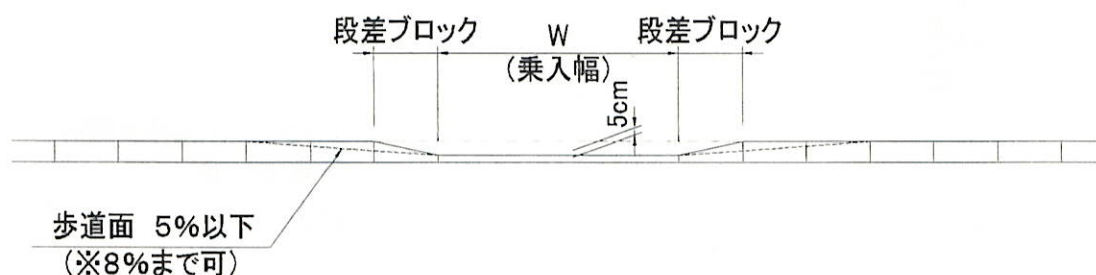
○マウントアップ形式の歩道をセミフラット型の乗入れ口とする場合の構造

- ・ 歩車道境界(乗入れ部)の段差は、5cmとします。
- ・ すりつけ部の縦断方向の勾配
縦断方向のすりつけ勾配は5%以下とする。

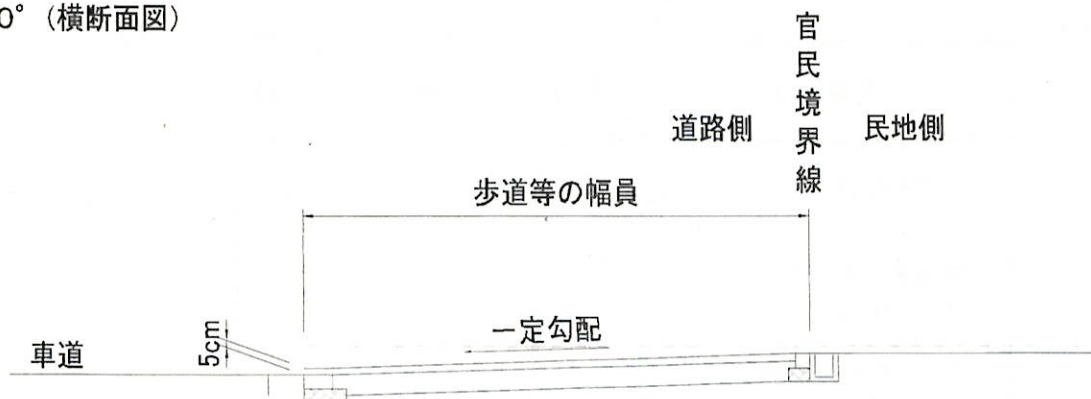
出入角度90° (平面図)



出入角度90° (縦断面図)



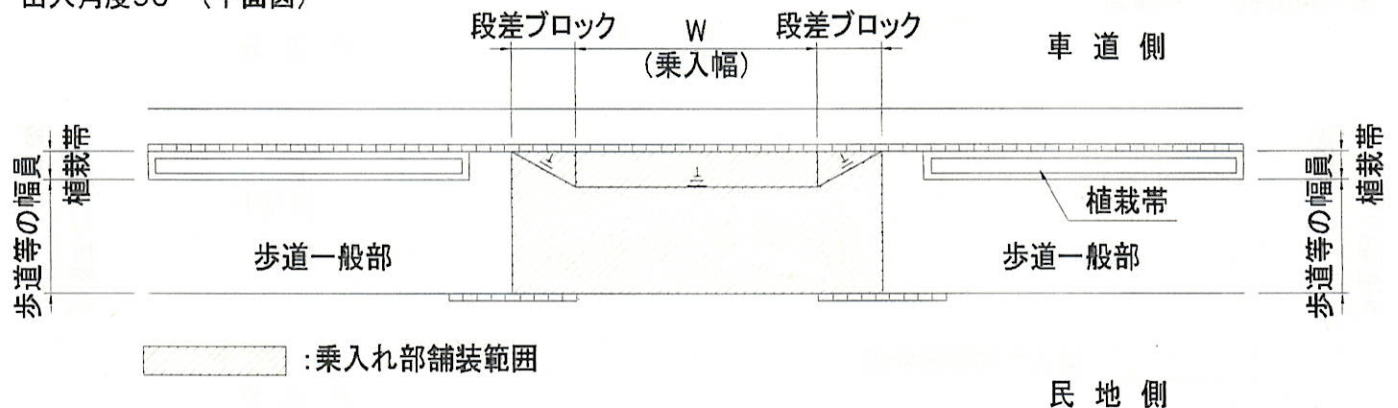
出入角度90° (横断面図)



○マウントアップ形式の歩道でマウントアップ形式の乗入れ口とする場合の構造

- ・ 植栽帯等(路上施設帯を含む)がある場合は、歩道等の連続的な平坦性を確保するため植栽帯等の幅員内で車両乗入れ部のすりつけを行い、歩道等の幅員内には、すりつけるための縦断勾配または段差を設けないものとします。
- ・ 植栽帯が無い場合または植栽帯があっても前述の構造がとれない場合は、平坦部分を歩道等の有効幅員(1.0m)以上を確保し、残りの幅員内ですりつけをおこなって下さい。
- ・ 車両乗り入れのためのすりつけ勾配は15%以下として下さい。
- ・ 歩車道境界(乗入れ部)の段差は5cmとします。

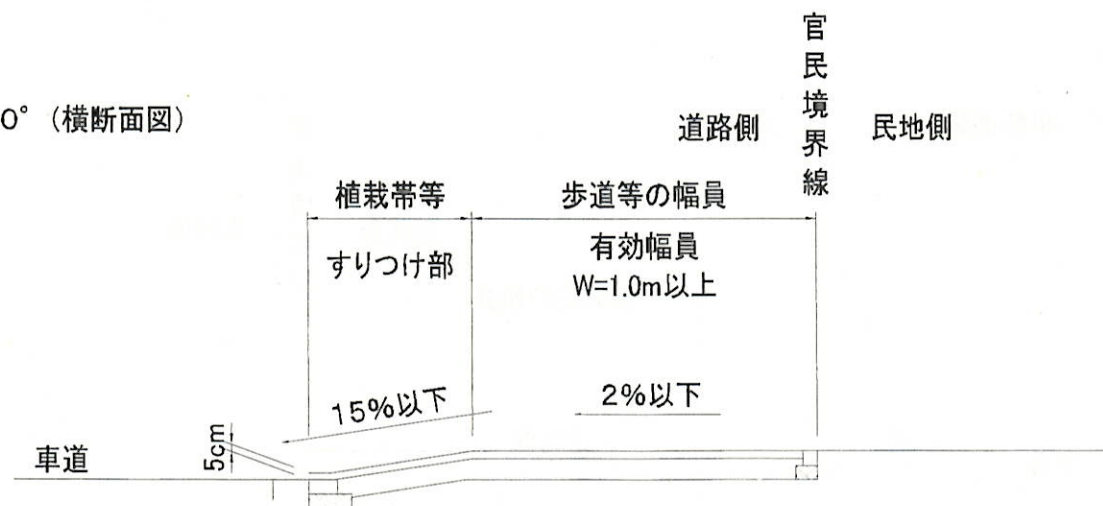
出入角度90° (平面図)



出入角度90° (縦断面図)



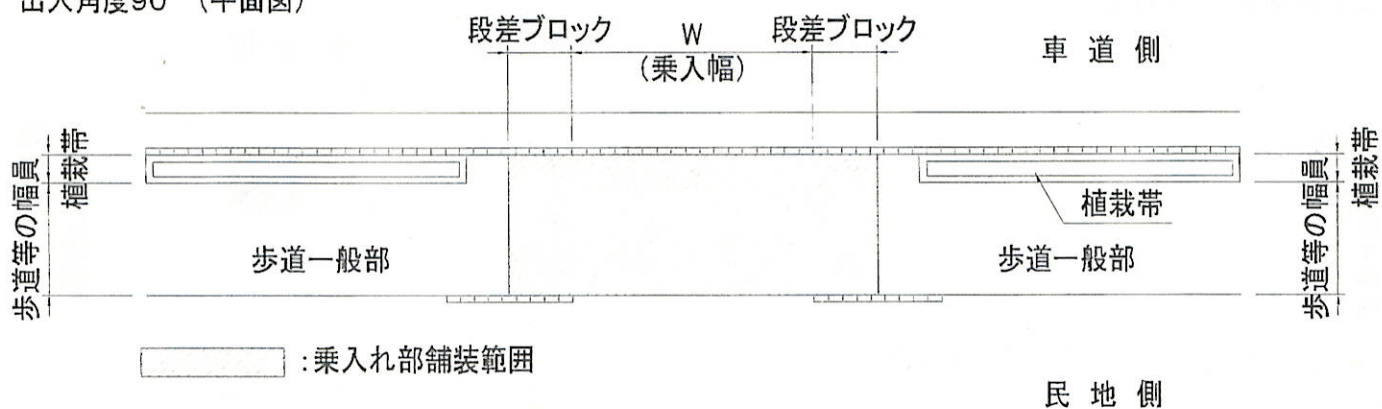
出入角度90° (横断面図)



○セミフラット形式の歩道での乗入れ口の構造

- ・ 歩車道境界(乗入れ部)の段差は5cmとします。

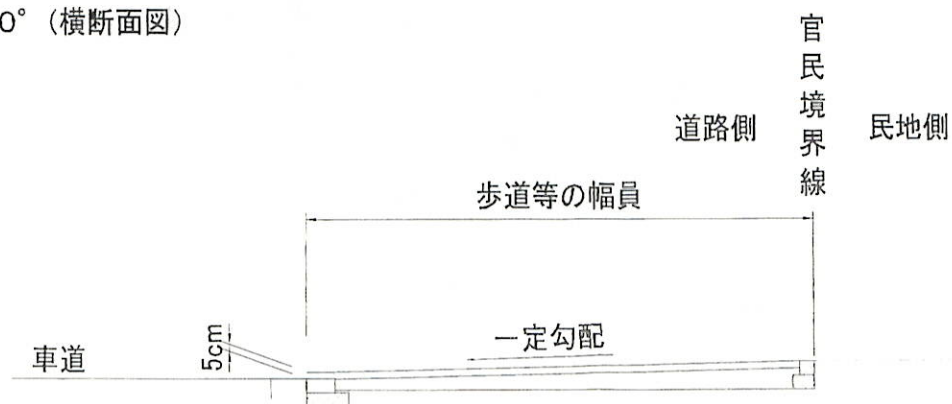
出入角度90° (平面図)



出入角度90° (縦断面図)

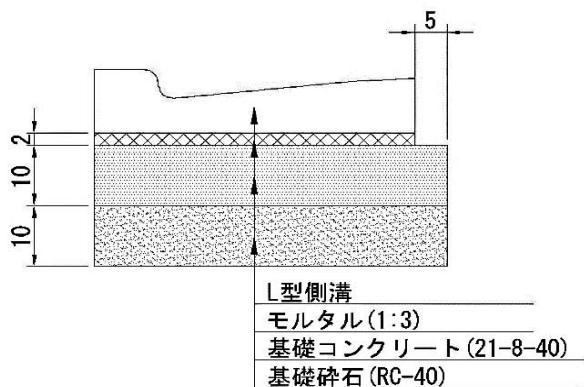


出入角度90° (横断面図)

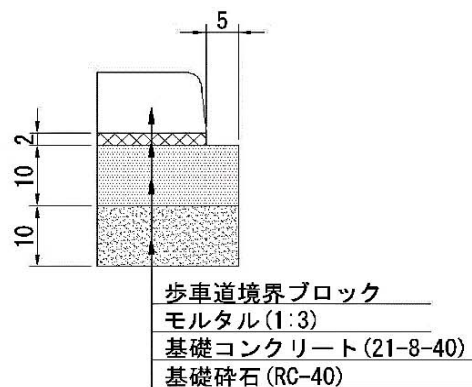


○乗入ブロック構造図

L型側溝切下げタイプ



歩車道境界ブロック乗入用



※乗入部の基礎工について

乗入部の歩車道境界ブロックやL型側溝の交換工事の際、基礎コンクリートの施工が必要となります。基礎コンクリートを省略した施工を行うと、コンクリート二次製品にがたつきや沈みが生じるため、現況の構造を撤去した際に基礎コンクリートが無い場合でも、基礎工の新設が必要となります。