

羽生市開発指導要綱道路構造基準

開発行為に伴う道路の築造及び改良については、市の道路整備計画と整合を図るとともに、「道路構造令（昭和45年政令第320号）」、「羽生市道路構造の技術的基準等に関する条例（平成25年条例第7号）」、及び「道路設計基準（埼玉県発行）」に定めるもののほか、この基準によるものとする。

1 舗装の組成

(1) 車道部

車道舗装の一般的な組成は、以下のとおりとする。なお、工業・流通業務系の土地利用により大型車両の通行が頻繁となる箇所については、主要幹線市道に準じた組成とすること。

【表1】車道部の舗装組成

		一般市道	主要幹線市道	旧国道
表層	密粒度アスファルトコンクリート	5 cm	5 cm	5 cm
基層	粗粒度アスファルトコンクリート	—	6 cm	10 cm
上層路盤	粒調碎石（30～0）	15 cm	15 cm	30 cm
下層路盤	切込碎石（40～0）	20 cm	20 cm	38 cm

※ アスファルトコンクリート及び路盤材については、再生材の利用も可能とする。

※ 路床が軟弱な場合は、路床置換え等の地盤改良を実施すること。

(2) 歩道部

歩道舗装の一般的な組成は、以下のとおりとする。なお、車両乗入部の組成は車道の組成に準じること。

【表2】歩道部の舗装組成

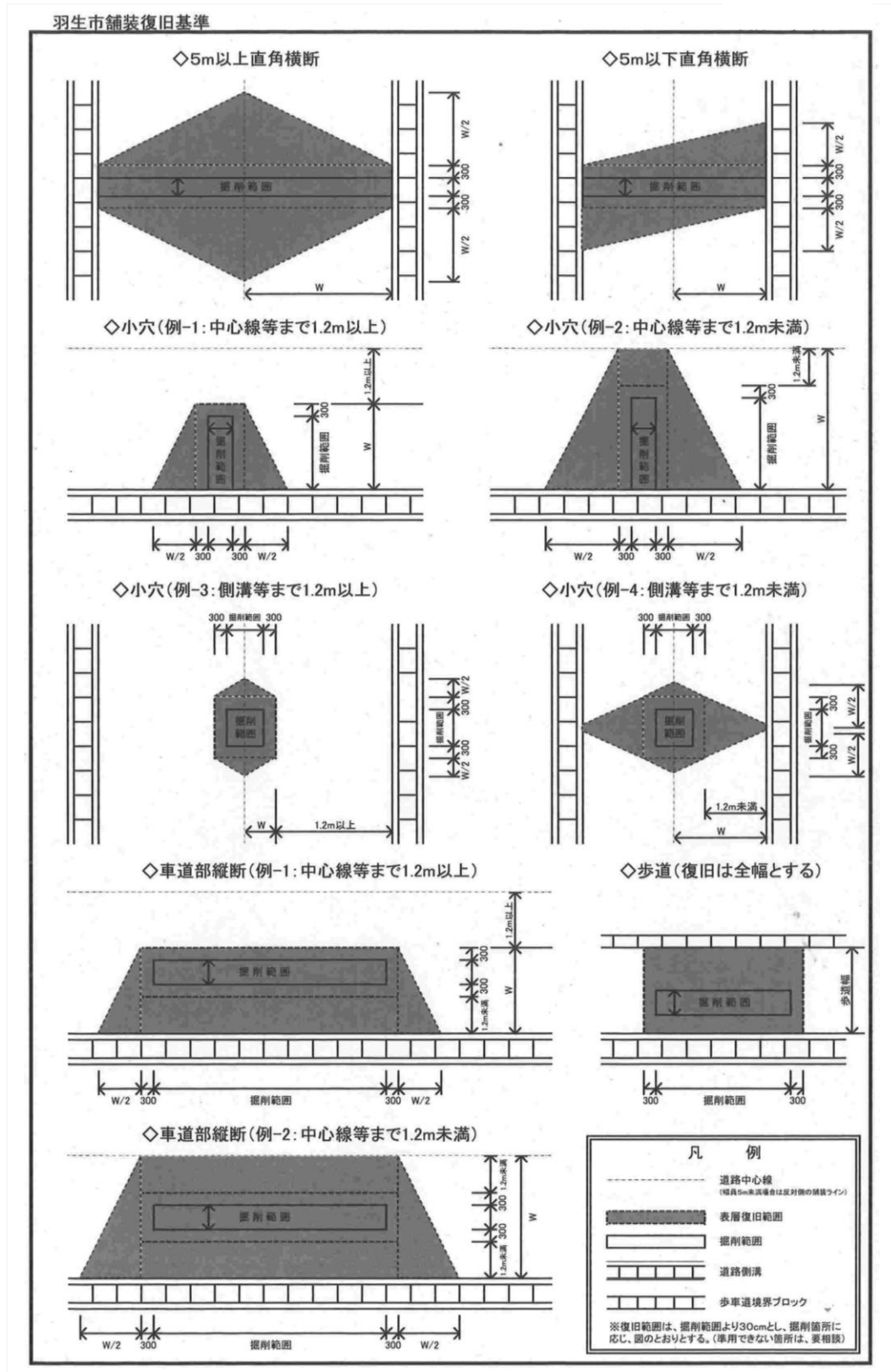
一般舗装	透水性舗装	平板舗装等
細粒度アスファルトコンクリート 3 cm	透水性アスファルトコンクリート 4 cm	コンクリート平板 又は インターロッキングブロック 6 cm
切込碎石（40～0） 10 cm	切込碎石（40～0） 10 cm	クッション層 （砂又は空練りモルタル） 3 cm
	砂 10 cm	切込碎石（40～0） 10 cm

※ アスファルトコンクリート、路盤材及び砂については、再生材の利用も可能とする。

(3) 舗装復旧範囲

道路掘削に伴う舗装復旧の範囲については、羽生市舗装復旧基準によること。

【図1 舗装復旧基準】



2 道路排水施設の構造

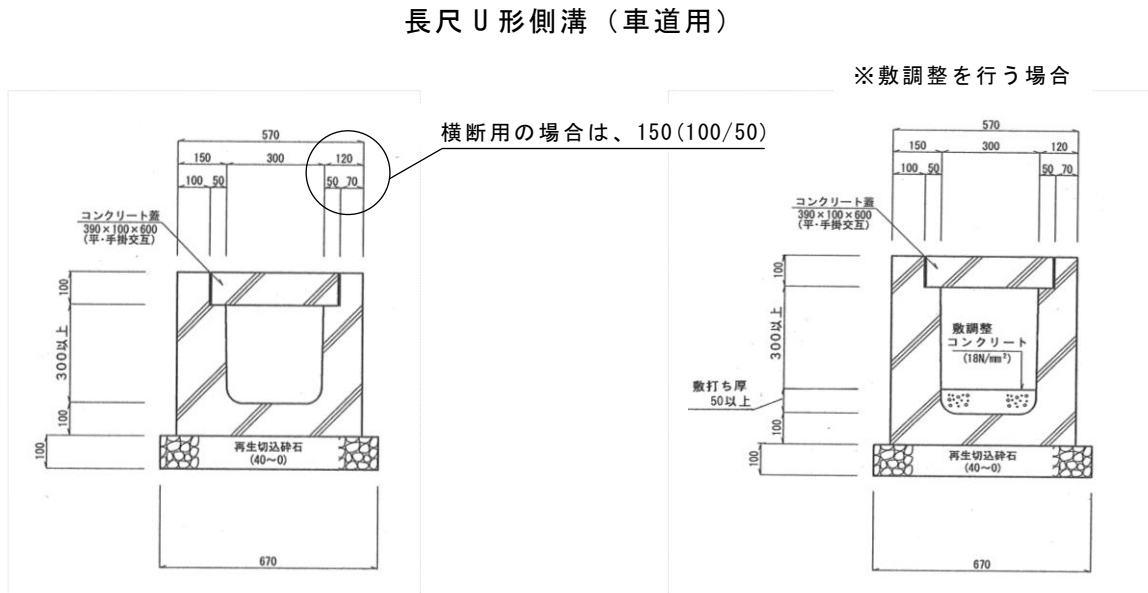
(1) 道路側溝の構造

新設又は改築する道路側溝については、原則として長尺 U 形側溝とする。ただし、路面排水のみの場合は、L 形側溝とすることができる。

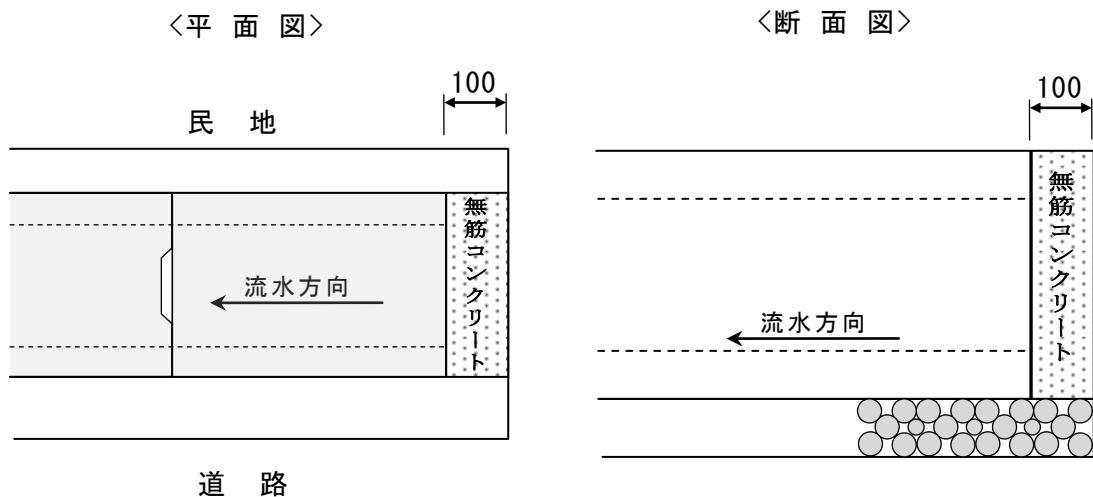
また、敷調整を行う必要がある場合は自由勾配側溝とすることができるが、埼玉県型側溝蓋が架かる製品を使用すること。

なお、蓋の配列は手掛け型と平型を交互に設置することとし、側溝端部については無筋コンクリートで止水壁 (t=10 cm) を設置すること。

【図 2】道路側溝標準図



【図 3】側溝端部処理図

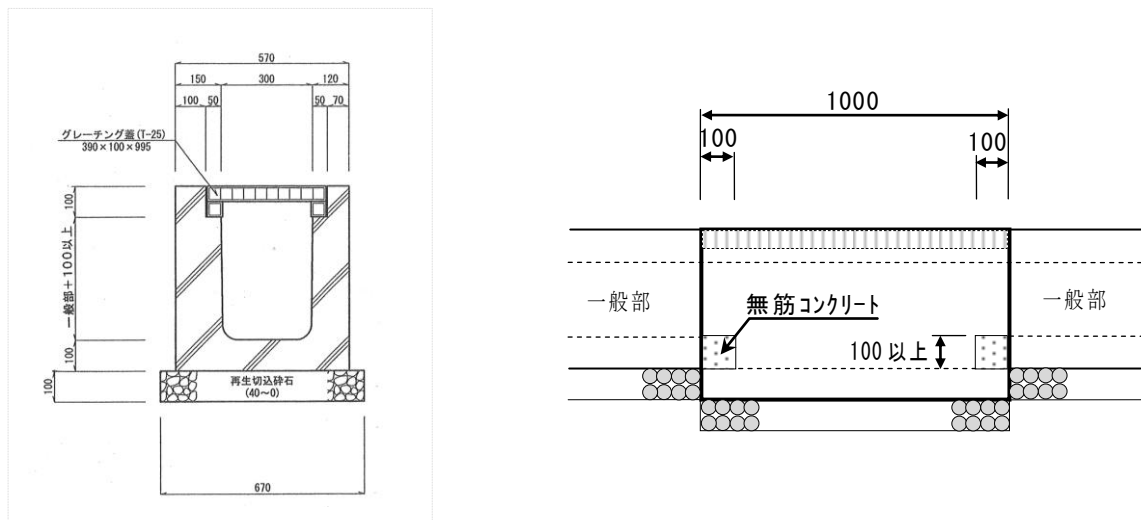


(2) 泥溜桝の構造

長尺 U 形側溝区間の泥溜桝については、前後より 10 cm 以上深い、長さ 1 m の製品を使用すること。

ただし、自由勾配側溝における泥溜部については、敷コンクリートの厚さ調整により設けること。

【図 4】泥溜桝標準図（長尺 U 形側溝）



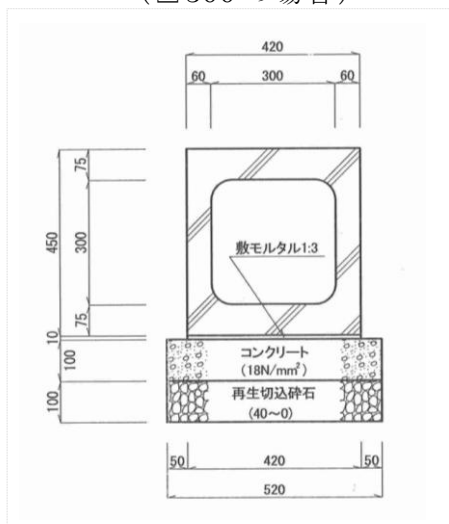
(3) 排水溝や水路の道路横断部の構造

横断暗渠の構造は原則としてボックスカルバート（T-25）とし、接続側溝との敷高に高低差が生じないように施工すること。

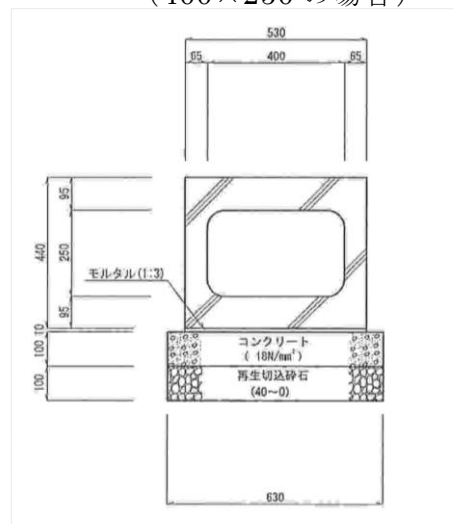
また、暗渠上は表層アスファルトが厚さ 5 cm 以上確保できるようにすること。

【図 5】ボックスカルバート標準図

(□300 の場合)



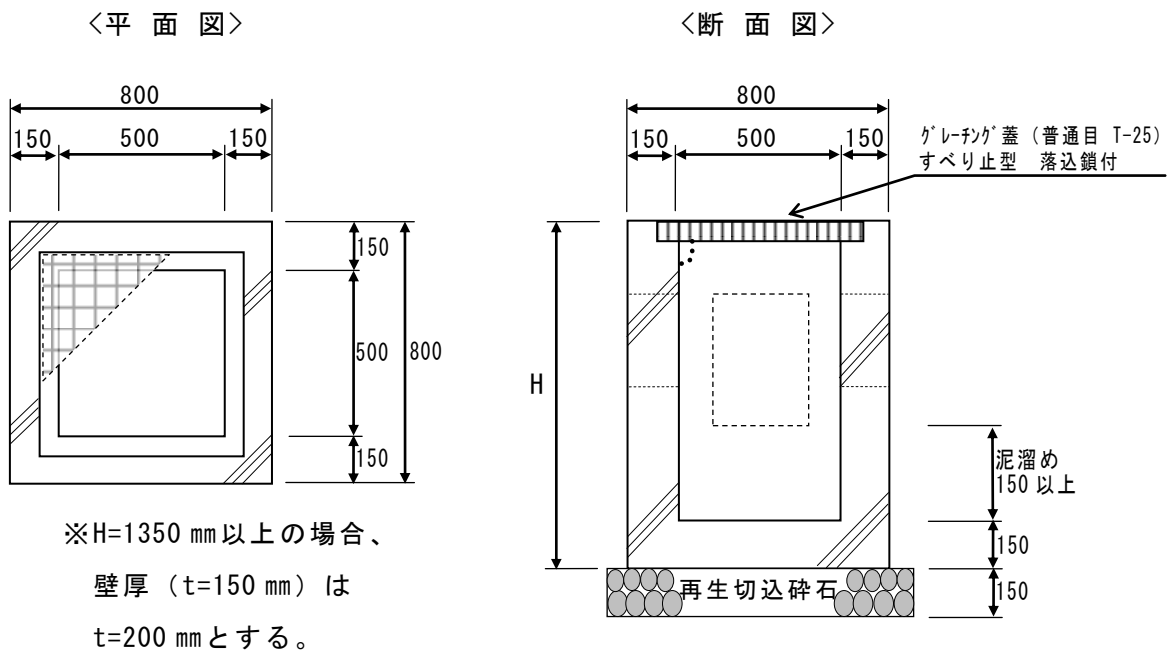
(400×250 の場合)



(4) 集水枳の構造

横断暗渠の両端や側溝屈折部に設置する集水枳は、下図を標準とする。

【図6】集水枳標準図



3 擁壁の構造

道路高と民地地盤高との高低差があり、道路法面や路肩の崩れ落ち等が懸念される場合は、擁壁を設置すること。ただし、道路側溝を布設する場合はこの限りではない。

擁壁の構造は、現場状況により L型擁壁または重力式擁壁とするが、事前に道路管理者と協議すること。

4 歩道の開口（切下げ）

(1) 設置場所の制限

開口部の設置場所は、原則として以下に掲げる場所以外であって、道路交通上最も支障が少ないと認められる場所とすること。

- ・ 道路の交差部、接続部または屈曲部から 5 m 以内の部分
- ・ 横断歩道（停止線）から 5 m 以内の部分
- ・ バス停留所から 10 m 以内の部分
- ・ 消防用施設の設置場所から 5 m 以内の部分
- ・ 横断歩道橋の昇降口から 5 m 以内の部分
- ・ 隣接敷地との境界から 4 m 未満、既存の開口部から 8 m 未満の部分
- ・ その他、道路管理上及び交通安全上支障があると認められる部分

(2) 設置箇所数の制限

開口部の設置箇所数は、同一敷地について1箇所とすること。ただし、業務上特に必要と認められ、交通処理上も安全が確保される場合で、相互の間隔を8 m以上確保することができる場合は、2箇所とすることができる。

また、隣接する敷地に既存の開口部がある場合は、共同で車両の乗入れが可能か検討すること。検討の結果、新たに開口部を設置しないと乗入れが困難な場合は、隣接地開口部と連続しないこと。なお、隣接しあう敷地について同時に開口部を設置する場合も、同様とする。

(3) 開口部の幅

開口部の幅は、以下のとおりとする。

【表3】

車両区分	使用別	開口部の幅	土地利用
乗用自動車、小型貨物自動車等	自家用	4.2 m以下	住居系
	営業用	6.0 m以下	業務系
中型貨物自動車、大型貨物自動車等	自家用	8.0 m以下	業務系
	営業用		
大型特殊自動車等	自家用	12.0 m以下	業務系
	営業用		

(4) 開口部の構造

① 舗装

主たる乗入車両が乗用自動車や小型貨物自動車の場合は、下層路盤20 cm、上層路盤15 cm、表層（密粒度アスコン）5 cmとすること。

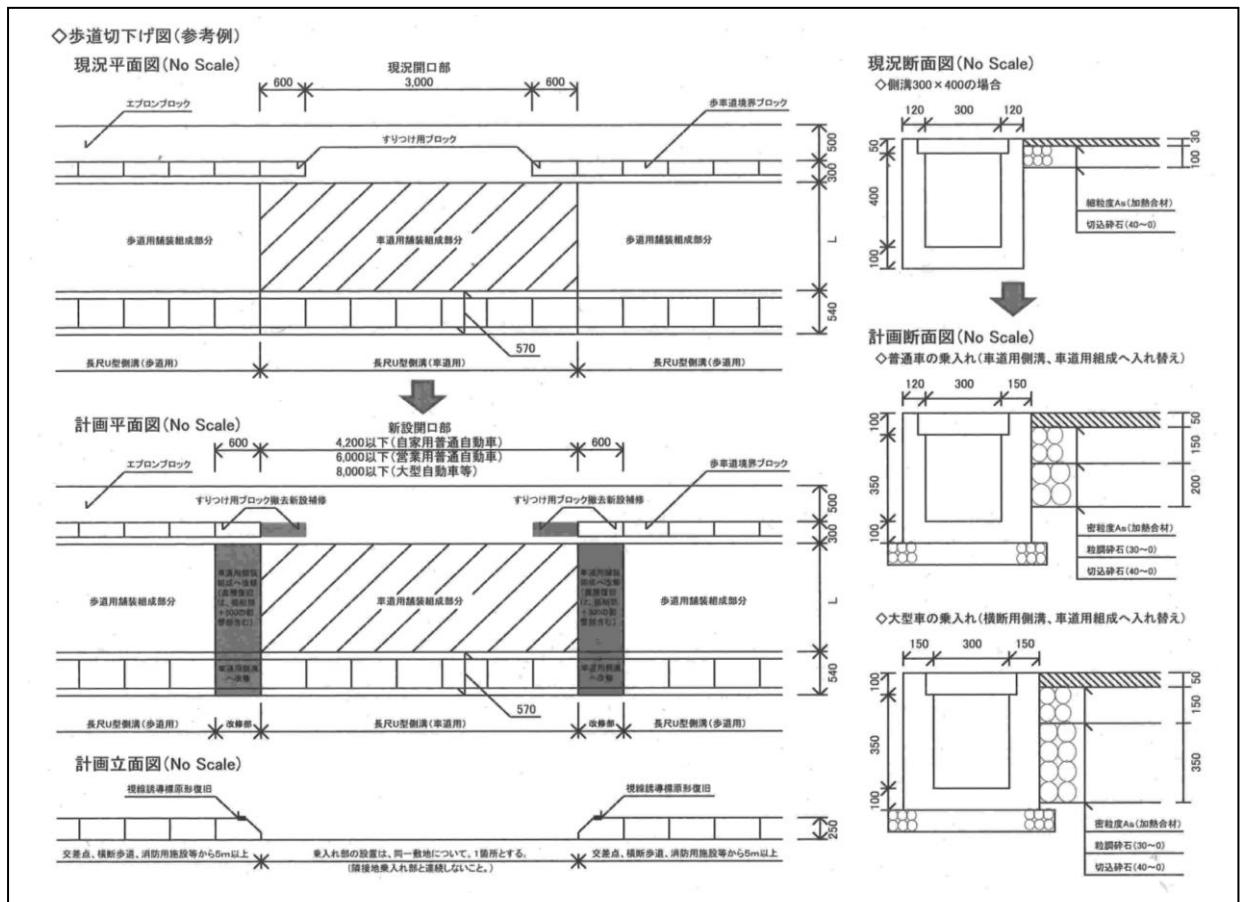
主たる乗入車両が中型貨物自動車以上の大型車両の場合は、下層路盤35 cm、上層路盤15 cm、表層（密粒度アスコン）5 cmとすること。

② 道路側溝

主たる乗入車両が乗用自動車や小型貨物自動車の場合は、歩道用側溝から車道用側溝へ布設替えすること。

主たる乗入車両が中型貨物自動車以上の大型車両の場合は、歩道用側溝から横断用側溝へ布設替えすること。なお、特に大型貨物自動車以上の大型車両の乗入がある場合は、側溝蓋をグレーチング蓋（T-25以上、側溝本体とのボルト固定式）とすること。

【図7】歩道開口部の標準例



5 交通安全施設の設置

(1) 道路反射鏡 (カーブミラー)

道路反射鏡 (カーブミラー) の鏡面は径 800 mm 以上とすること。

(2) 転落防止施設の設置

開発区域内及び開発区域に隣接する道路沿いに水路等が存在し、転落の危険性がある場合は、ガードレールまたはフェンス等を設置すること。なお、構造については道路管理者及び水路管理者と協議すること。

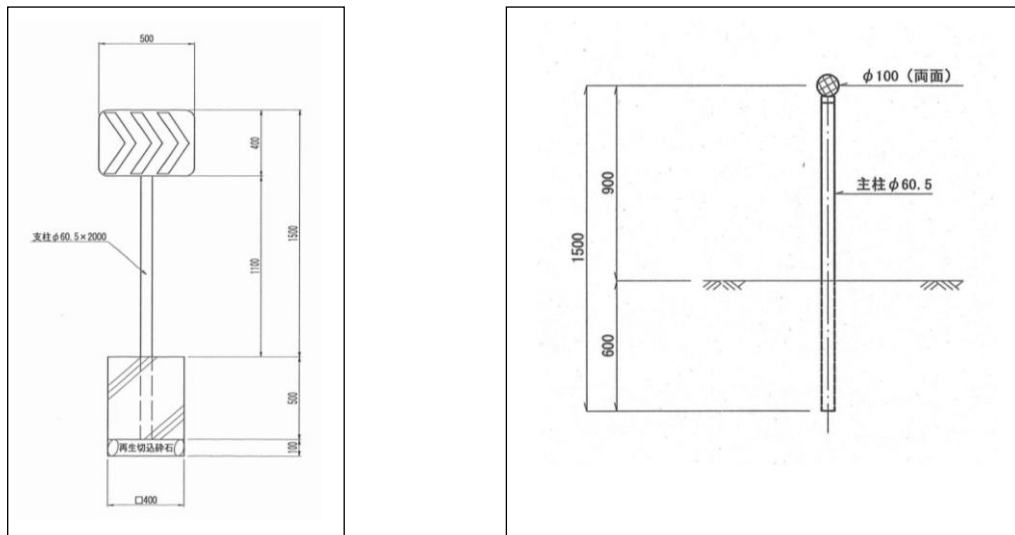
(3) 路面標示

交差点及び T 字路には、交差点マーク (+、T) を標示すること。また、道路形状や交通量により、外側線や停止誘導線、ドットラインの標示が必要な場合があるため、道路管理者と協議すること。

6 道路幅員縮小部への安全対策

開発区域境等で道路幅員が縮小変化する箇所については、視線誘導標を設置し、安全対策を施すこと。なお、構造については道路管理者と協議すること。

【図 8】 視線誘導標例



7 各種手続き

(1) 道路工事承認

開発行為に伴い既存市道の構造変更等の工事を行う場合は、「道路工事承認申請」(道路法第24条)をすること。

(2) 道路占用

開発行為に伴い既存市道内に占用物件を設ける場合は、「道路占用許可申請」(道路法第32条)をすること。

なお、開発行為に伴い新たに築造した道路内に占用物件を設ける場合は、市へ帰属後、道路占用許可申請をすること。

※ 分譲住宅等の場合で、開発事業者から土地家屋購入者等へ引き渡される場合は、遺漏が無い様に処理すること。

(3) 公共物工事許可 (認定外道路敷、水路敷)

開発行為に伴い既存の市道認定外の道路敷や水路敷において、構造変更等の工事を行う場合は、「公共物工事許可申請」をすること。

8 その他

この基準によるもの以外で特殊な構造等を要する場合は、個別に主管課と協議すること。

【図9】＜参考＞道路築造標準図

