

# 車 両 乗 入 れ 部

## 1 適用の範囲

(1) この基準は、マウントアップ形式及びセミフラット形式の歩道等において、車両乗入れ部を設ける場合に適用する。ただし、(2)はフラット形式の歩道等における車両乗入れ部についても適用するものとする。

(2) 車両乗入れ部は、原則として次に掲げる①から⑨までの場所以外に設けるものとする。

ただし、民家等にその家屋所有者の自家用車が出入りする場合であって、自動車の出入りの回数が少なく、交通安全上特に支障がないと認められる場合には、②から④及び⑥は適用しないことができるものとする。

①横断歩道及び前後5m以内の部分。

②トンネル、洞門等の前後各50m以内の部分。

③バス停留所、路面電車の停留場、ただし停留所を表示する標柱又は標示板のみの場合は、その位置から各10m以内の部分。

④地下道、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5m以内の部分。

⑤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、ただしT字型交差点のつきあたりの部分を除く。

⑥バス停車帯の部分

⑦橋の部分

⑧横断防止柵、ガードレール及び駒止めの設置されている部分、ただし交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く。

⑨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た場合は除く。

### 【解 説】

むやみに車両乗入れ口を設けると、歩行者、自転車及び自動車の通行に支障があるばかりではなく、事故の発生要因ともなりかねないので、円滑な交通の確保と事故防止を図るため、車両乗入れ口の設置禁止区間を定めたものである。なお、この場所（①から⑨）以外についても事故防止のため、必要があると判断される場合には、設置を制限できることは言うまでもない。

### 【運 用】

1. 道路法第24条に基づく、道路管理者以外の者の行う道路工事取扱基準にも適用する。

## 2 車両乗入れ部の構造

### 2-1 植樹帯等の幅員内ですりつけを行う構造

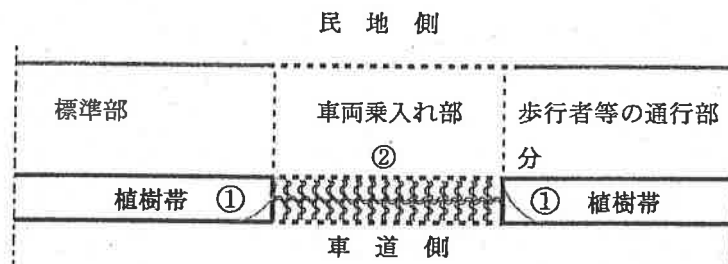
- (1) 植樹帯等（路上施設帯を含む。）がある場合には、当該歩道等の幅員内での連続的な平坦性を確保するために、当該植樹帯等の幅員内ですりつけを行い、歩道等の幅員内にはすりつけのための縦断勾配、横断勾配又は段差を設けないものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。
- (2) (1) のすりつけ部の横断勾配は15%以下とする。ただし、特殊縁石（歩道等の切下げ量を少なくすることができる形状をもつ縁石）を用いる場合には10%以下とする。
- (3) 歩車道境界の段差は、歩行者及び自転車の安全な通行等を考慮して5cm以下とする。

#### 【解説】

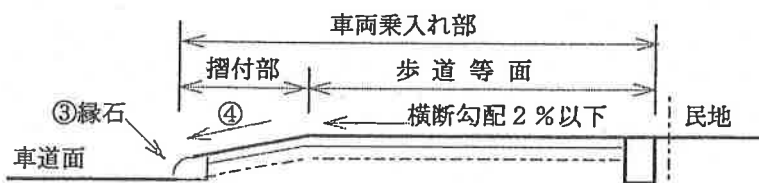
植樹帯等の幅員内ですりつけを行う場合の構造基準を述べたものである。

#### 【運用】

(平面図)



(横断図)



- ①必要に応じて隔切りを行うこと。  
②必要に応じて区画線を設けることができる。  
③段差は、5cm以下とする。  
④摺り付け部の横断勾配は15%（特殊縁石を用いる場合は10%）以下とする。

(注) \*特殊縁石については、「別紙参考資料1」を参照

## 2-2 歩道等内においてすりつけを行う構造

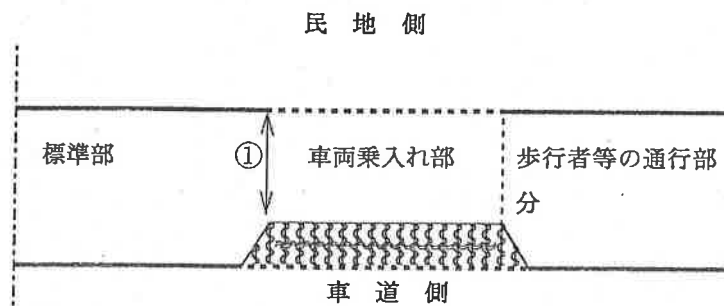
- (1) 植樹帯等がない場合又は植樹帯等があっても2-1の構造がとれない場合には、I、3、(3)、②に基づき歩道等の平坦部を確保し、残りの幅員ですりつけを行うものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。
- (2) (1) のすりつけ部の横断勾配は15%とする。ただし、特殊縁石を用いる場合は10%以下とする。
- (3) 歩車道境界の段差は、歩行者及び自転車の安全な通行等を考慮して5cm以下とする。

### 【解説】

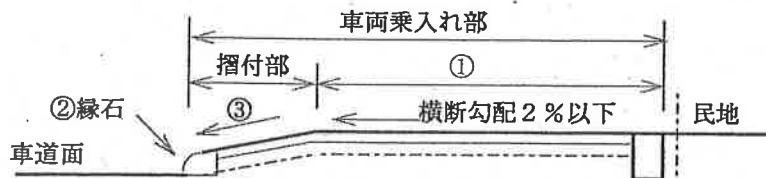
植樹帯等がない場合又は植樹帯等の幅員内ですりつけを行うことができない場合の構造基準を述べたものである。

### 【運用】

(平面図)



(横断図)



- ① 歩行者等の通行部分として1m以上の平坦部を確保すること。幅員が十分確保されている場合は、2m以上確保するよう努めること。
- ② 段差は、5cm以下とする。
- ③ 摺り付け部の横断勾配は15%（特殊縁石を用いる場合は10%）以下とする。

(注) \* 特殊縁石については、「別紙参考資料1」を参照

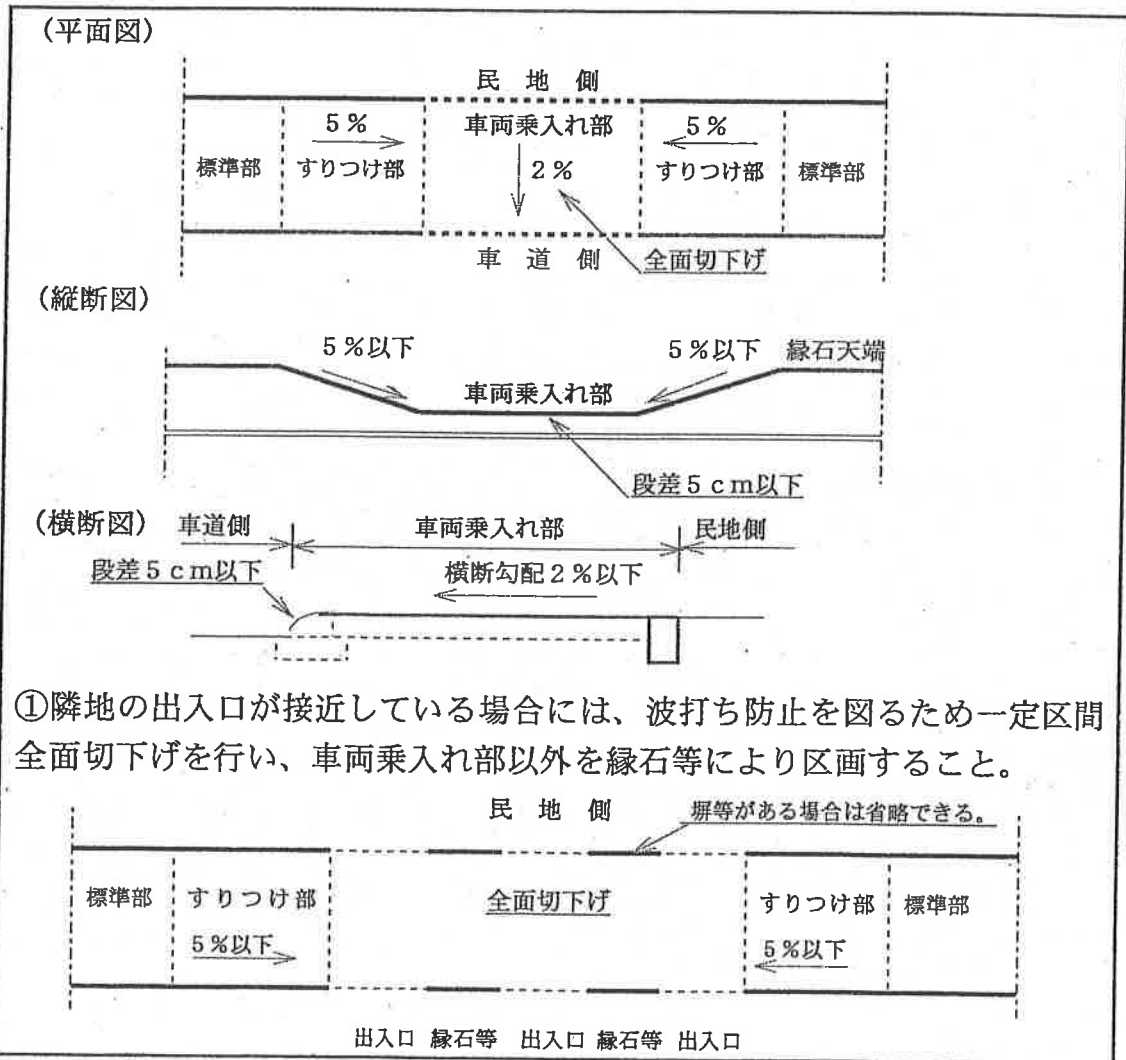
## 2-3 歩道等の全面切下げを行う構造

- (1) 歩道等の幅員が狭く2-1又は2-2の構造によるすりつけができない場合には、車道と歩道等、歩道等と民地の高低差を考慮し、車両乗入れ部を全面切下げて縦断勾配によりすりつけるものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。
- (2) (1) のすりつけ部の縦断勾配は5%以下とする。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。
- (3) 歩車道境界の段差は、歩行者及び自転車の安全な通行等を考慮して5cm以下とする。

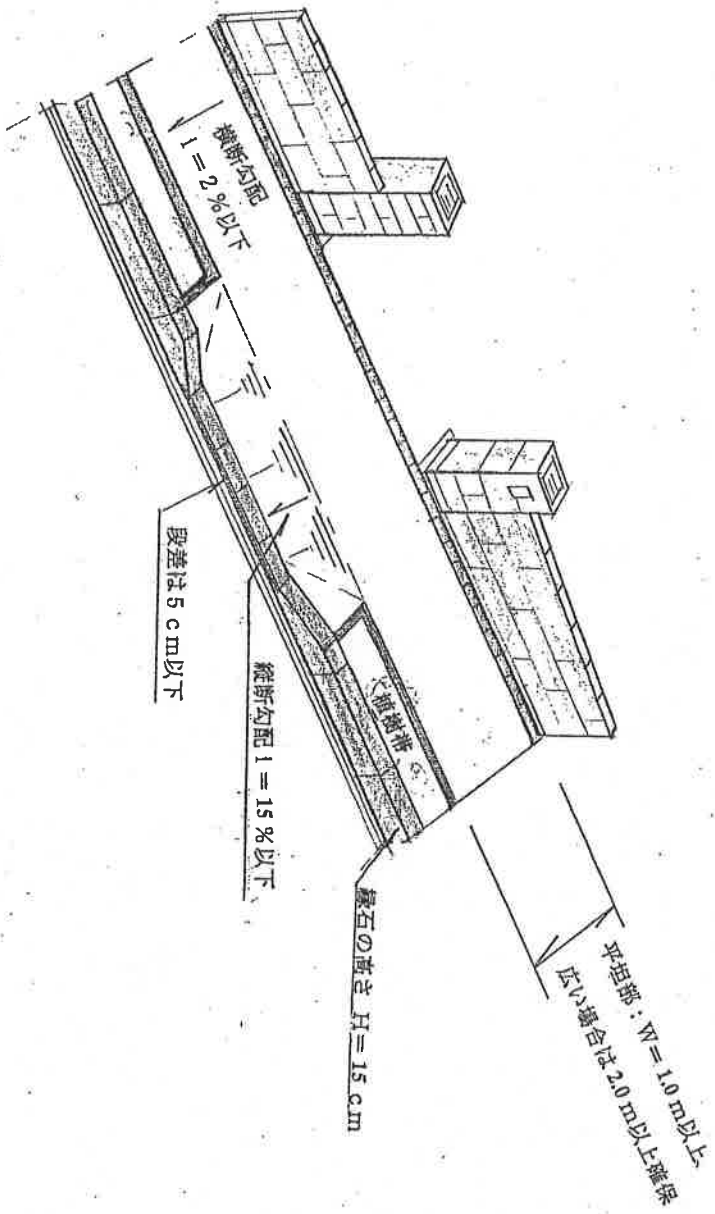
### 【解説】

歩道幅員が狭く、前項によるすりつけができない場合の構造基準。

### 【運用】



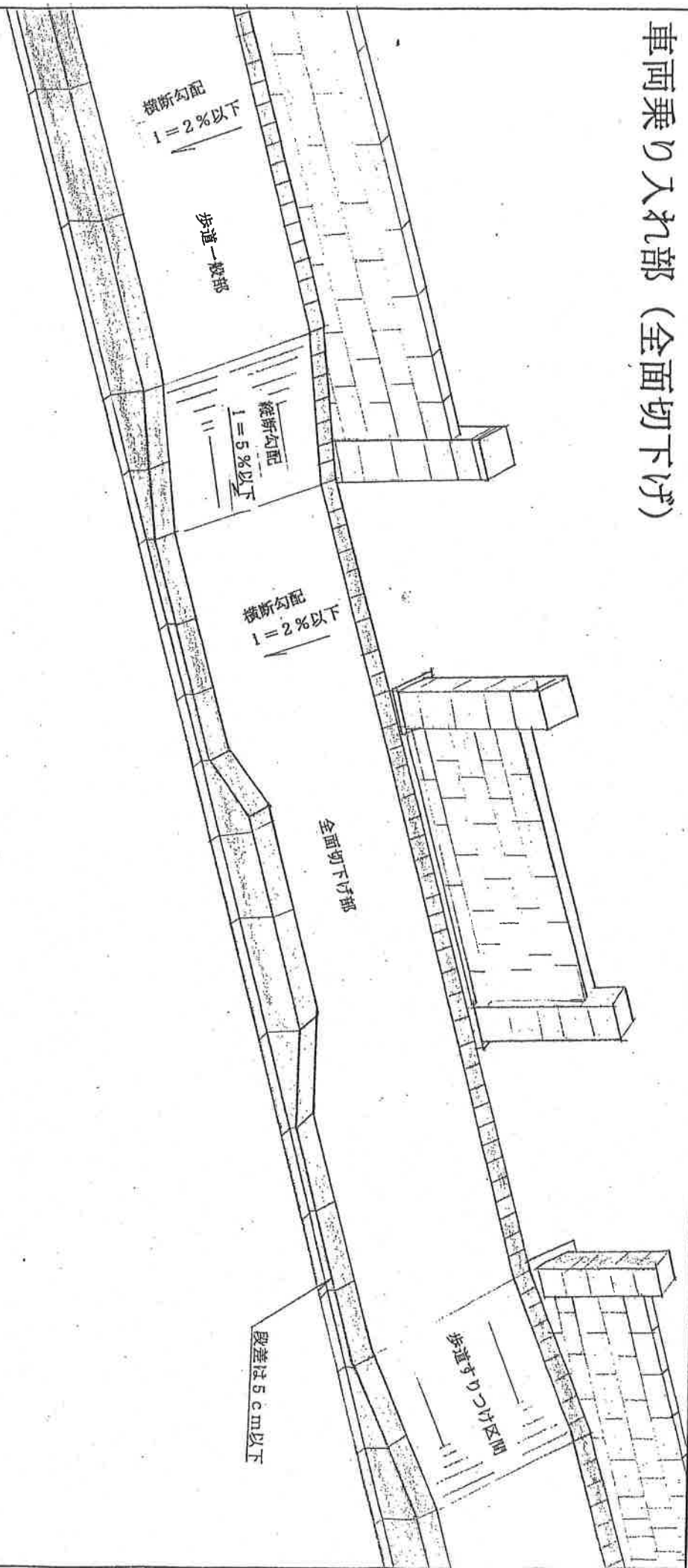
# 車両乗り入れ部



## 注意事項

- \* 段差は 5 cm 以下とする。
- \* 必要に応じて隅切り等を行うこと。
- \* 横断勾配は、2% 以下。
- \* すりつけ部の横断勾配は 15% (特殊縁石を用いる場合は、10%) 以下とする。
- \* 歩行者の通行部分として 1 m 以上の平坦部を確保すること。
- \* 幅員が広い場合は、2 m 以上確保するよう努めること。

# 車両乗り入れ部 (全面切下げ)



出入口が連続する場合は、波打ち防止を図るため全面切下げを行う。

# 参考資料 1 [車両乗り入れ構造]

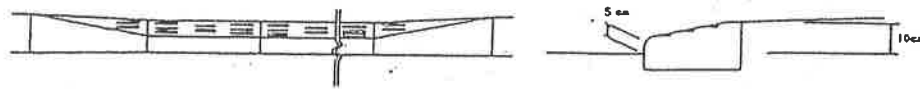
車両乗り入れ構造は、沿道への車両の出入りが可能で、歩行者等の通行部 2 m以上を確保した構造とする必要がある。

## ■車両乗り入れ部構造と車体の接触等に関する既往の実験結果（建設省土木研究所）

すりつけ勾配（10%、15%）と縁石（従来型の縁石、特殊縁石）との組み合わせによる車両との接触等については、以下の条件により実験を行った結果、歩車道段差 5 cm、すりつけ勾配 15%（特殊縁石を用いる場合は 10%以下）であれば車両の出入りに問題はない。

### [条件]

- ◇走行速度：5km/h, 10km/h, 15km/h
- ◇走行方向・角度：進入・退出の2方向、構造に対して60° , 90° , 120°
- ◇接触の確認方法：目視及び運転者への確認
- ◇車 両：小型乗用車（マーチ, サニー）、普通自動車（クラウン）
- ◇乗 用 人 数：1名、5名



(a) 特殊縁石

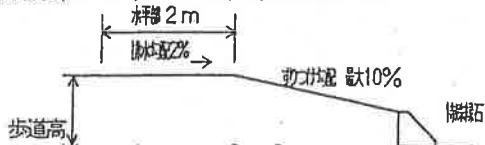


(b) 従来型の縁石

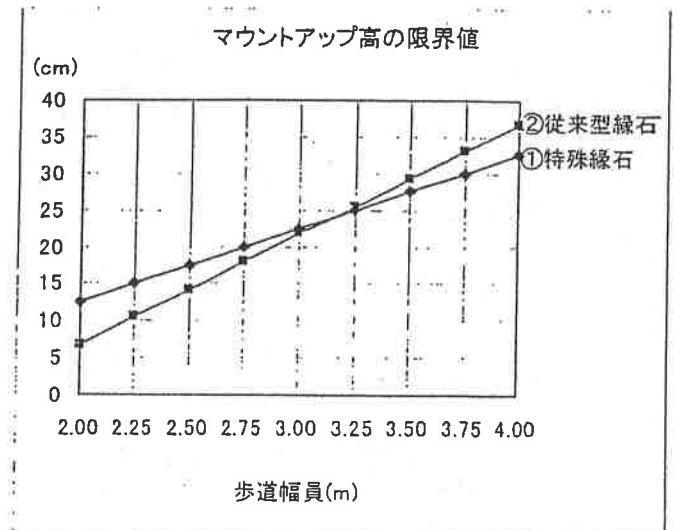
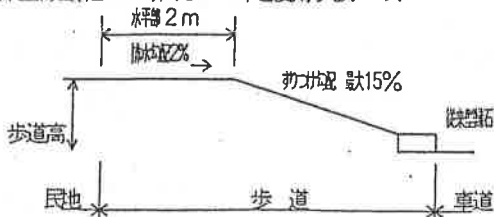
## ■歩道幅員別の歩道高の限界値

車両乗り入れ部を対象に、上記の実験における許容されるすりつけ勾配のもとで、従来型の縁石と特殊縁石について、歩行者の通行幅員 2 mを確保するための歩道幅員と歩道高の限界値との関係を整理すると以下のとおりである。

### ①特殊縁石(幅:15cm,高さ:10cm)を使用するケース



### ②従来型縁石(幅:15cm,高さ:5cm)を使用するケース



## 出入口取付

- (1) 原則として1箇所とするが、その敷地内の建物又は事業の内容（消防法による危険物取扱所等）及び敷地面積1000m<sup>2</sup>以上の場合は2箇所とすることが出来る。

## 出入口取付角度及び幅員

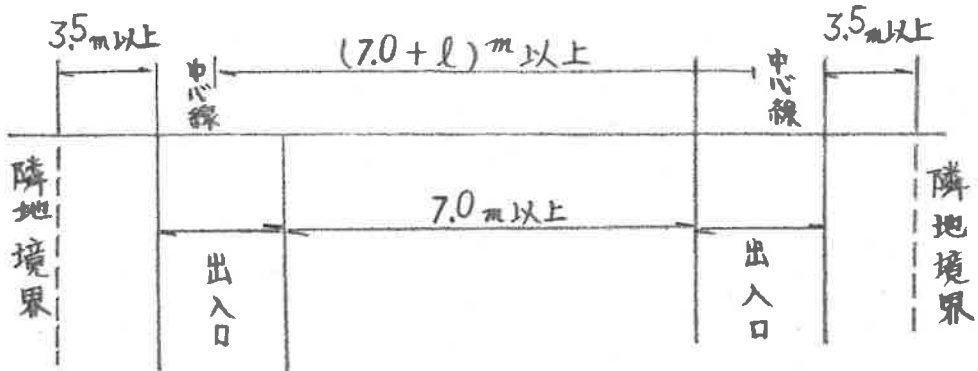
- (1) 原則として直角に取付けとするが、やむを得ない場合は内角で60°以上とすること。
- (2) 出入口の幅（ $\ell$ ）の最大値は表の値とする。

車種別出入口巾

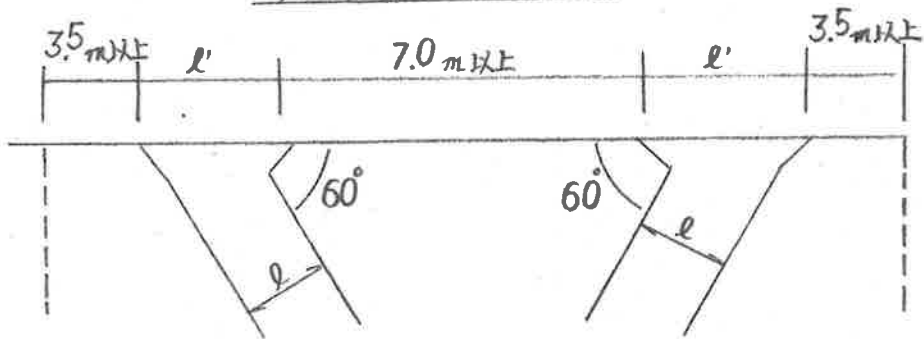
区分	車種別区分	出入口巾（ $\ell$ ）	
		出入角度90°	出入角度60°
A型	乗用小型貨物自動車等 （2t程度）	4.0m	
B型	普通・大型貨物自動車 （6.5t以下）	8.0m	7.0m
C型	大型貨物自動車 （6.5t以上）	12.0m	8.0m



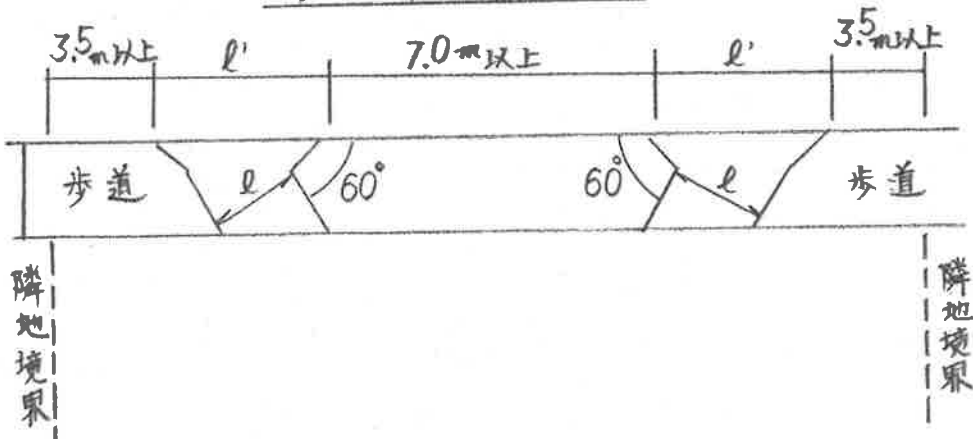
車両出入口取付標準平面図



歩道のない場合(斜)



歩道のある場合(斜)



## 出入口設置禁止区域

- (1) 交差点において停止線より5 mの区間及び横断歩道より5 mまでの区間、停止線がない場合は歩道と車道の境界部分より直線で8 mの区間。
- (2) 消防機械器具の置き場若しくは消防用防火水槽の側端又はこれらの道路に接する出入口から5 m以内の部分。
- (3) 消火栓又は消防用防火水槽の給水槽の吸入口、若しくは吸管投入口から5 m以内の部分。
- (4) 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に10 mの部分。
- (5) 火災報知器から1 m以内の部分。
- (6) 安全地帯の前後10 m以内。

# 出入口設置禁止区域

凡例

