歩道等乗入れ施設の設置工事（自費出願工事）に係る取扱基準

1　目的

東京都港湾管理条例（平成16年東京都条例第93号）第11条第3項の規定等により行われる工事（以下「自費工事」という。）のうち、自動車等が車道から歩道等のある場所を横断し、車庫、駐車場等の自動車等の収容施設（以下「収容施設」という。）に乗り入れるための諸施設（以下「乗入れ施設」という。）を設置する場合の取扱基準を定めることにより、この基準に従い公正厳格な処理を行い、適正に道路を管理するとともに道路における通行者の利便と交通の安全を図ることを目的とする。

2　適用範囲

本基準は、東京都港湾局（以下、「管理者）という。）が管理する、港湾法（昭和25法律第218号）上の道路及び東京都臨海地域開発規則（平成13年規則第80号）上の道路予定地（以下、「道路」という。）に対して適用する。

3　本基準の考え方

本基準の運用に当たっては、歩行者の安全について最大限の配慮をすること。

すなわち、乗入れ施設の設置は極力抑制し、真に必要と認められる最小幅の乗入れ施設とし、さらに、乗入れ施設設置は交通管理上の影響も大きいので、所轄警察署とも十分な調整をし、承認に当たっては公正厳格な処理をすること。

4　費用の負担

（1）自費工事に要する費用は、工事の承認を受けた者（以下、「承認受者」という。）が全額負担する。

（2）自費工事により設置した施設に係る維持管理費用は、設置者が全額負担する。

5　乗入れ施設の設置禁止場所

道路交通法（昭和35年法律第105号）第44条で規定する以下の場所については、乗入れ施設を設置することは原則できない。

一　交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル

二　交差点の側端又は道路の曲がり角から5メートル以内の部分

三　横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分

四　安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分

五　乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から 10 メートル以内の部分（当該停留所又は停留場に係る運行系統に属する乗合自動車、トロリーバス又は路面電車の運行時間中に限る。）

六　踏切の前後の側端からそれぞれ前後に 10 メートル以内の部分

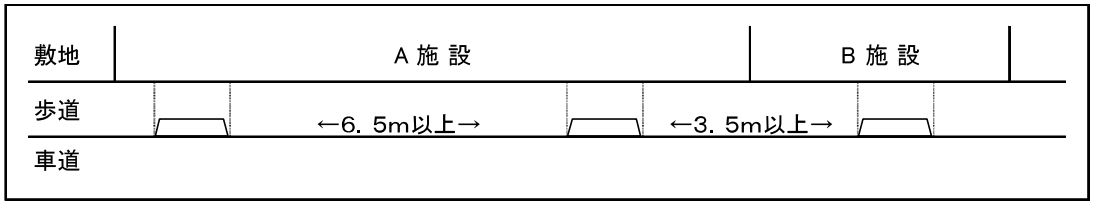
6　乗入れ施設の設置場所

（1）一つの収容施設に複数設置する場合

一つの収容施設に乗入れ施設を設置できる数は２箇所までとし、その施設間の距離は 6.5 メートル以上の距離を取ること。

（2）乗入れ施設近接設置の場合

乗入れ施設を近接して設置の場合の施設間の距離は 3.5 メートル以上の距離を取ること。



（3）乗入れ施設設置部分に街きょ集水ます等がある場合

街きょ集水ます及び占用物件（マンホール等）がある部分には、乗入れ施設を設置できない。ただし、蓋の補強又は移設可能な場合及び支障となる占用物件の管理者の同意があったときはこの限りではない。

7　乗入れ施設の構造

（1）切下げ延長及び舗装構造

種別	切下延長	コンクリート舗装			アスファルト舗装				収容施設の種別（※１）
		コンクリート(212B)	砕石(M-40)	舗装厚	細粒アスコン	粗粒アスコン	粒度調整砕石	舗装厚	
A型	3.03メートル	15cm	15cm	30cm	5cm	―	30cm	35cm	軽自動車収容施設
B型	4.24メートル	15cm	15cm	30cm	5cm	―	30cm	35cm	小型自動車収容施設
C型	5.45メートル	15cm	15cm	30cm	5cm	―	30cm	35cm	小型自動車収容施設(前面道路が狭小なとき)
D型	7.27メートル	20cm	20cm	40cm	5cm	10cm	35cm	50cm	普通自動車収容施設
E型（※２）	12メートル	ｺﾝｸﾘｰﾄ(272B) 30cm 以上 M-40 15cm 以上 C-40 10cm 以上 砂 20cm 以上 計 75cm 以上			細粒アスコン 5cm 以上 粗粒アスコン 20cm 以上 粒度調整砕石 30cm 以上 計 55cm 以上				大型車（特殊自動車を含む）収容施設
	管理者と協議のこと。								

※１　自動車の種別は、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）第２条

の規定による。

※２　表中Ｅ型は、次の資料の提出により必要性が実証できる場合は設置を認める。

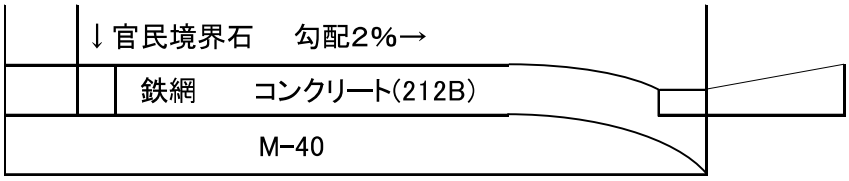
①　乗入れ施設の利用を想定できる自動車に係る日平均計画交通量調書

②　車両軌跡図及び自己の土地で車両の切回しが実証できる軌跡図

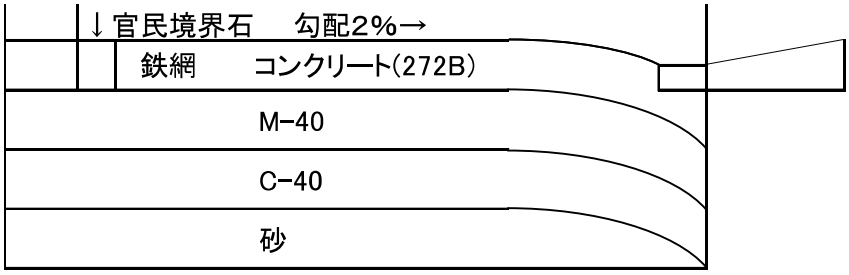
③　その他、管理者が指示する資料

（２）切下げ構造

ア　Ａ～Ｄ型（コンクリート舗装）構造図



イ　Ｅ型（コンクリート舗装）構造図



（注１）　鉄網（直径 6mm、網目 15cm×15cm）は、表面からコンクリート版厚さ 1/3 の位置に設置すること。

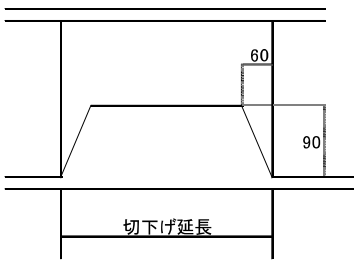
（注２）　Ｅ型は民地１メートル以上を乗入れ施設の構造と同等な構造とすること。

（注３）　その他、工事の施工方法は道路工事設計基準（東京都建設局）によること。

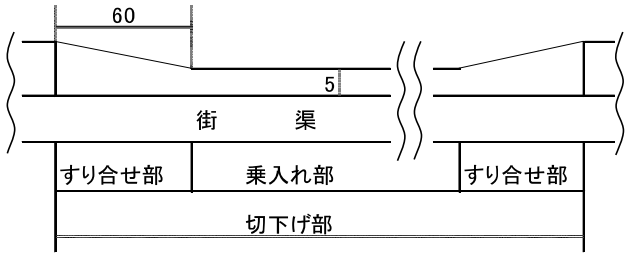
（３）切下げ図

ア　歩道幅員 2.5 メートル以上で植樹帯がある場合

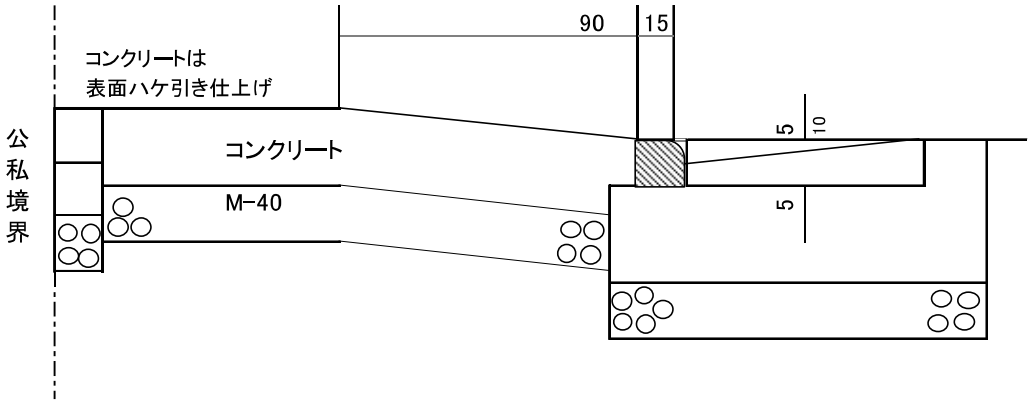
平　面　図



側　面　図

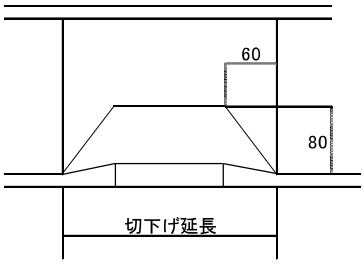


断　面　図

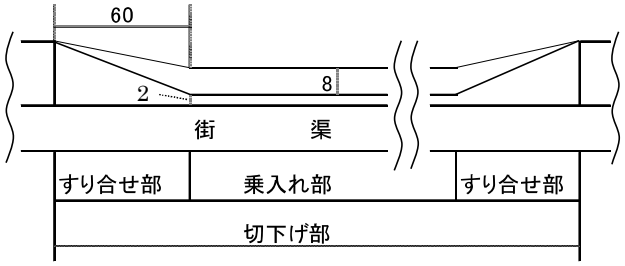


イ　歩道幅員 2.5 メートル以上で植樹帯のない場合

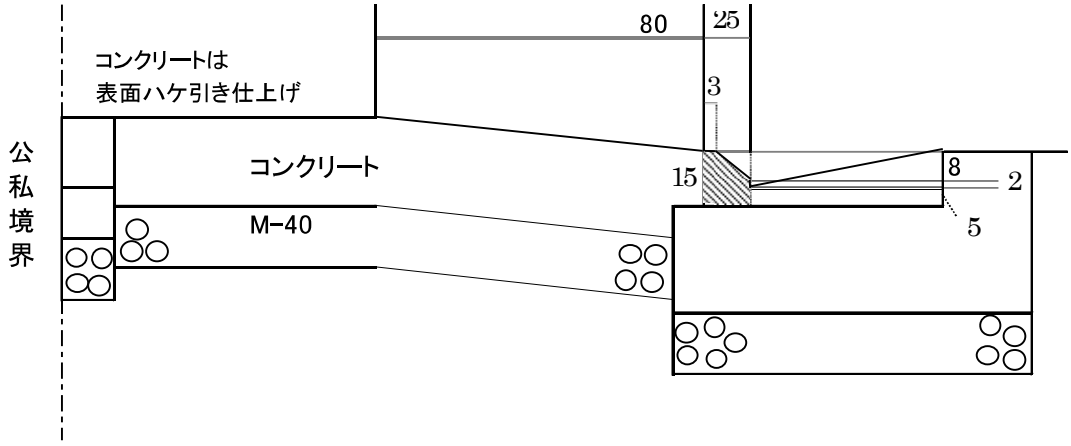
平　面　図



側　面　図

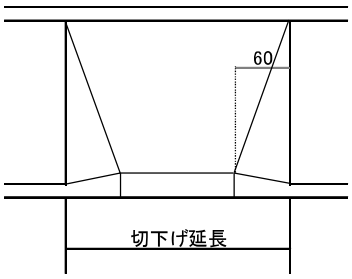


断　面　図

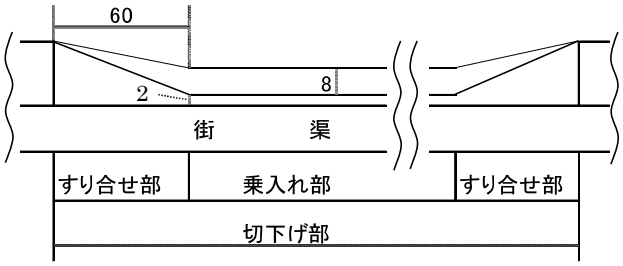


ウ　歩道幅員 2.5 メートル未満の場合

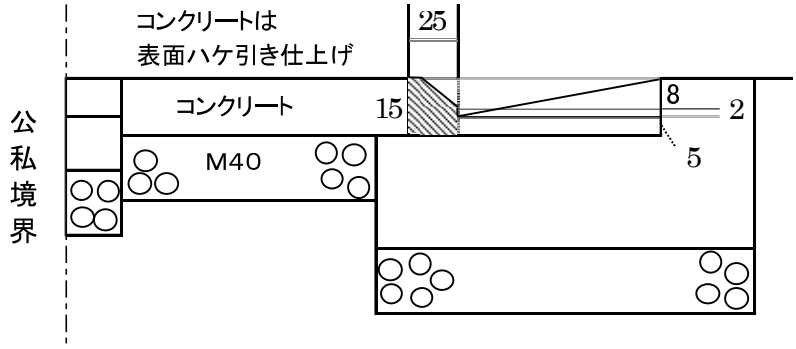
平　面　図



側　面　図



断　面　図



（注１）断面図におけるコンクリートと 25cm 幅のブロックについては、耐久性に課題のある状況が多いため、コンクリートと一体構造としての設置検討を申請者に働きかける。

（注２）道路の状況、沿道の関係等により設置構造等が設置に適さない場合は個別に判断する。

8　乗入れ施設の設置に伴う道路構成物の設置

（１）防護柵

乗入れ施設の両端（歩車道境界）に防護柵をそれぞれ支間１メートル以上設置させるものとする。ただし、既に防護柵等が設置されている場合又は防護柵を設置できない場合は、この限りではない。

（２）塀、柵等の設置が必要な場合

乗入れ施設以外から自動車が出入りすることが予想される場合、又は路地側に自動車を駐車したときに自動車の道路へのはみ出しが予想される場合には、公私境界の民地側に塀又は柵等の車止めを設置させること。

（３）乗入れ施設を設置する場合に、関係機関等より指示された付属物件の設置方法は、その都度管理者が指示する。

9　乗入れ施設の設置に伴い支障となる道路構成物の取扱い

（1）集水ます

集水ます等（マンホール蓋等）を移設することができない場合は、車道と同等の仕様（TL-25）に変更すること。

（2）防護柵

乗入れ施設の設置のために撤去した防護柵の端末処理については、次の仕様によること。

ア　ガードレールの端末処理は袖ビームとすること。

イ　ガードパイプはパイプの端にキャップを付けること。

（3）街路樹

乗入れ施設の設置のために街路樹を移植する場合は、造園技能職に施工させること。また、工事完了後１年以内に枯死、又は形成不良等となったときは、移植した樹木と同等以上のものに植え替えること。ただし、管理者がこの方法による施工が妥当でないと判断した場合はこの限りではない。

（4）街灯

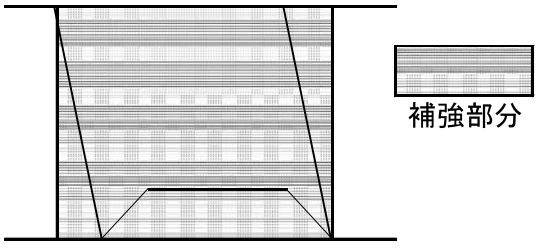
独立柱の街灯や電柱等に添架されている物などは様々な形態となっているため、移設等に係る調整は個々的に行うこととする。

10　特殊乗入れ施設設置の方法

（1）斜め乗入れの場合

乗入れ施設は、歩車道境界線に対して直角であるのを原則とするが、移設困難な支障物件等がある場合は、60 度まで斜めに設けることができる。

なお、歩道舗装の補強は、歩道境界線に対し両最短部より直角線内とする。



（2）歩道切開きによる場合

歩道切開きによる乗入れ施設は、本来の歩道としての用途である歩行者等道路ではなくなり車道として扱われるため、原則認めない。ただし、歩道切下げでは収容施設の活用等が図れないことが実証できる資料の提出があり、かつ、次の要件のいずれかに該当していれば、設置の必要性について厳格に判断し、歩道切開きによる乗入れ施設の設置を認めることとする。

ア　官公庁で設けるもの

イ　地下駐車場

ウ　バス及びトラックターミナル

エ　当該道路の交通量の 1/4 以上が出入りすると予想される場合

オ　１日 720 台以上の自動車が出入りすることが想定される場合

◎構造

種別	切開き幅	舗装構造	収容施設の種別	摘要
ＡＲ型	4.20 ㍍	車道舗装に準ずる。	小型自動車を収容する施設	車椅子等が支障なく通行できるよう巻込部の歩道切下げを行うこととする。
ＢＲ型	6.00 ㍍		普通自動車を収容する施設	
ＣＲ型	―			

（注１）歩道切開きの場合は、斜め開きの構造は認めない。

（注２）ＣＲ型は、本取扱基準 14 の取扱いによる。

11　防護柵の一部撤去

防護柵は、歩行者等の通行を円滑かつ安全にするため設けられているものであり、道路管理上必要な設備である。この設備を撤去することは、道路管理上支障が生じるおそれが高いため、その必要性については厳格に判断する。

（１）撤去できる場所

防護柵の一部撤去については、次の各号に掲げる要件を全て満たす場所に限り承認することとする。

ア　道路交通法第 44 条の規定により、車両が停車及び駐車を禁止されている場所以外の場所であること。

イ　商品の積み下ろし等のため、防護柵の一部撤去の必要性が高い場所であること。

ウ　原則として、乗入れ施設が設置されていない商店、事務所等であること。なお、乗入れ施設が設置されている商店、事務所等であっても、その乗入れ施設から 10 メートル以上離れている場所については、乗入れ施設が設置されていないものとして取り扱うものとする。

エ　防護柵が開口されている場所から５メートル以上離れている場所であること。

オ　道路の構造又は交通に支障となる恐れのない場所であること。

（２）撤去できる規模

ア　原則として、１商店又は１事務所等につき１箇所とする。

イ　撤去できる長さは、原則として 0.5 メートル以下とする。ただし、営業の種類、規模等から判断してやむを得ないと思われる場合は、最大１メートルまで撤去を認めることができる。

（３）開口部の構造等

ア　植樹帯の存在する場合は、原則としてその部分を避けて認めることとする。ただし、周囲の状況から、その部分に認めることがやむを得ない場合には、申請者に適切な処置をさせ認めるものとする。

イ　将来、隣接の商店、事務所等から同様の申請が予想される場合には、隣接者と調整させるなどして、可能な限り撤去箇所を増やさないよう処理するものとする。

ウ　撤去後の開口部については、本取扱基準９の防護柵の取扱いに基づく構造とすること。

12　自費工事に伴う財産台帳等への記帳

道路を構成する設備として設置された構造物の撤去及び自費工事条件による物件の新設等については、「東京都公有財産台帳等処理要綱」及び「準公営企業会計所管資産事務の手引」により台帳へ必要な記帳を行うこととする。

13　道路の改修工事に係る自費工事箇所の取扱い

管理者の行う道路に関する工事区域に、既に自費工事箇所がある場合は、従前承認した条件により、自費工事箇所の工事費用を承認受者の負担とする。しかし、道路工事区域に係る自費工事箇所の具体的範囲によっては承認受者に著しい損失を与えることも予想されるので、工事費の割合等を考慮し、慎重に検討の上決定すること。

14　その他の取扱いについて

特に必要な場合については、本取扱基準５から 10 までの規定にかかわらず、以下の事項によりその是非を判断する。

ア　乗入れ施設の利用を想定できる自動車に係る日平均計画交通量
イ　車両軌跡
ウ　申請者の土地で車両の切回し可否
エ　交通管理者（所轄警察）の了承の有無
オ　歩行者等への道路管理上の安全対策
カ　基準外切下げの必要性
キ　路面構造等の技術的検討
ク　その他、判断に必要な事項

15　附則

本基準は平成 29 年４月１日より取扱いを開始する。

本基準の適用前に既に設置されている乗入れ施設については、従前の取扱いによる。