

「都市計画法による開発許可の手引」
技術基準編第4章第1節第4項 道路の構造 改定後

4 道路の構造（省令第24条第1号）

【条例】

（道路の構造）

第28条 政令第29条の2第1項第12号の基準に基づく道路の構造は、次のとおりとしなければならない。ただし、安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさないと市長が認める場合にあつては、この限りでない。

- (1) 車道は、セメント・コンクリート又はアスファルト・コンクリートによる舗装とすること。
- (2) 歩道は、アスファルト・コンクリートによる透水性舗装とすること。

(1) 条例第28条ただし書の基準

「安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさないと市長が認める場合」とは、次のいずれかの場合をいう。また、舗装構造は、「特殊舗装に関する指針」による舗装構成以上のものとする。

ア 新たな舗装が車両及び歩行者の安全対策に配慮された計画であり、かつ、維持・管理上から支障がない構造であると判断できるもの。

イ 地区計画等で、開発区域内の歩道や車道をインターロッキング等で整備することが決定されているもの。

(2) 車道の舗装構造

車道の舗装構造は、表-8を標準とする。

なお、道路の縦断勾配が9パーセントを超えるものは、原則としてセメント・コンクリート舗装又は滑止め効果を有するアスファルト・コンクリート舗装とする。

表-8 アスファルト・コンクリート舗装

表層	密粒度（13mm、20mm）	5cm
上層路盤	粒度調整碎石（M-40）	15cm
下層路盤	クラッシュラン（C-40）	20cm

表-9 セメント・コンクリート舗装

表層	真空処理円形リングすべり止めコンクリート版 （曲げ強度 4.5N/mm ² ）	15cm
上層路盤	粒度調整碎石（M-40）	20cm
下層路盤	クラッシュラン（C-40）	25cm

表-10 アスファルト・コンクリート舗装（大型車交通のない袋路状道路）

表層	密粒度（13mm）	5cm
上層路盤	粒度調整碎石（M-40）	10cm
下層路盤	クラッシュラン（C-40）	15cm

表-11 滑り止め効果のある舗装

表層	密粒度ギャップアスファルト・コンクリート（13mm）	5cm
上層路盤	粒度調整碎石（M-40）	15cm
下層路盤	クラッシュラン（C-40）	20cm

表-12 滑り止め効果のある舗装（大型車交通のない袋路状道路）

表層	密粒度ギャップアスファルト・コンクリート（13mm）	5cm
上層路盤	粒度調整碎石（M-40）	10cm
下層路盤	クラッシャーラン（C-40）	15cm

【解説】

車道舗装の構造は、車線一日当り一方向の大型車の交通量や路床強度に基づき決定することを原則としますが、住宅建設を目的とした開発行為により築造される道路は、大型車両の通行が100台未満のものがほとんどあることから、路床の設計CBR3を前提とした舗装構造を標準とします。ただし、特定工作物等の建設を目的とした開発は、「舗装の構造に関する技術基準」等に基づいて舗装構造を決定することとします。

(3) 歩道の舗装構造

歩道及び歩行者専用道路の舗装構造は、表-13を標準とする。

表-13 アスファルト・コンクリート舗装（歩道）

表層	開粒度（13mm）	4cm
下層路盤	クラッシャーラン（C-40）	10cm

【解説】

歩道等の舗装構造は、歩行者の安全確保や歩道の保全から表-13を標準とします。なお、駐車場出入りのため車両が横断的に通行する箇所は、「自動車乗り入れ施設の施行に関する基準」によります。

(4) 歩道の構造形式

道路空間のバリアフリー化の観点から歩道の構造形式は、歩道面を車道面より高く、かつ縁石天端高より低くする構造のセミフラット形式とすることを基本とする。ただし、沿道制約の状況等によりセミフラット型による整備が不可能な場合はこの限りでない。

(5) 横断勾配

道路の横断勾配は、次の各号によること。

- ア 車道 2パーセント
- イ 歩道 1パーセント

(6) 曲線半径

開発に伴って築造する道路の曲線部には、歩行者、自動車等の通行の安全を図るため、設計速度に応じた曲線半径を設けるものとする。

【解説】

道路の曲線部は、事故防止や円滑な通行の確保を目的として、曲線半径を設けるものとし、特に開発区域内の骨格となる主要な道路は、区域外からの交通を区域内に導入し、また、区域内相互を連絡することから、区画道路に比べて交通量も多いため、道路構造令に基づき所定の曲線半径が必要となります。

附 則

（施行期日）

- 1 第1節第4項第2号の基準は、平成26年7月1日から適用する。